SCHIFF Classic Jahrbuch 2022

# SCHIFF Classic

## JAHRBUCH 2022

A: € 14,30; CH: sFr 20,70; BeNeLux: € 14,90; I: € 16,90; € 12,95
ISBN 978-3-96453-254-1
04
4 192535 012958

**Volksmarine**
Seltene Einblicke ins Bordleben

1942
# Unternehmen Paukenschlag
Als die grauen Wölfe Amerika fast in die Knie zwangen

PLUS **Le Boot 1946**
Typ VIIC und IX in Frankreich

**Gesunken vor 110 Jahren**

*Jeanne d'Arc:* Europas außergewöhnlichstes Kriegsschiff

*Titanic:* Farbbilder zeigen die wahre Pracht des Luxus-Liners

**Segelgiganten:** Die größten Segelschiffe aller Zeiten

Alles aus der Welt der historischen Schifffahrt

# Marinegeschichte im HGM hautnah erleben

**Im Marinesaal des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien werden zahlreiche Erinnerungsstücke aus 200 Jahren österreichischer Marinegeschichte gezeigt. Neben den Forschungs- und Entdeckungsreisen steht vor allem die militärische Vergangenheit auf hoher See im Vordergrund.**

Das Spektrum der gezeigten Objekte reicht von der kaiserlichen Donauflottille des 17. und 18. Jahrhunderts über die alte österreichisch-venezianische Kriegsmarine bis hin zu den Seeschlachten unter Wilhelm von Tegetthoff bei Helgoland 1864 und Lissa 1866. Neben den rein militärischen Aufgaben kam der Kriegsmarine auch eine volkswirtschaftliche und wissenschaftliche Bedeutung zu, die sich in zahlreichen Forschungsreisen österreichischer Kriegsschiffe manifestierte. Neben der ersten österreichischen Weltumsegelung der Fregatte »Novara« in den Jahren 1857 bis 1859 wurden Reisen nach Asien, Amerika, Afrika, Australien und in die Arktis unternommen. Der letzte Abschnitt der Marineausstellung widmet sich der Rolle der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg. Weitere Attraktionen sind die beiden Patrouillenboote »Niederösterreich« und »Oberst Brecht« des Österreichischen Bundesheeres, die sich heute in der DDSG-Werft in Korneuburg befinden.

**SCHIFF** *Classic*
Jahrbuch 2022

## So erreichen Sie uns

**Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben**
*Schiff Classic* ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

**Preise** Einzelheft € 12,95 (D), € 14,30 (A), SFr. 20,70 (CH), € 14,90 (Lux), € 16,90 (I) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
**Erscheinen und Bezug** *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

**Redaktion**
(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
*Schiff Classic*, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

**Anzeigen**
armin.reindl@verlagshaus.de

## Impressum

*Schiff Classic* Jahrbuch 2022

Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München
**Redaktion** Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
**Wissenschaftlicher Beirat** Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)
**Herstellung** Sabine Springer
**Layout** Ralf Puschmann
**Verlag** GeraMond Media GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de
**Geschäftsführung** Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde
**Gesamtanzeigenleitung** Bernhard Willer
**Mediaberatung** Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de
**Anzeigendisposition** Rita Necker
Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-552
Fax +49 (0) 89 . 13 06 99-100
rita.necker@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021.
**Vertriebsleitung** Dr. Regine Hahn
**Vertrieb/Auslieferung** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
**Litho** ludwigmedia, Zell am See, Österreich
**Druck** Walstead Central Europe, Poland

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de


ISSN 2196-7490



Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen beim *Schiff Classic* Jahrbuch 2022, dem vierten in Folge, das Sie das ganze Jahr über begleiten soll. Wir haben wieder einige besondere sich jährende maritime Ereignisse herausgesucht und für Sie unter die Lupe genommen: beispielsweise die *Titanic*, die 1912 unterging, die Washington-Konferenz von 1922, die ein erneutes Flottenwettrüsten der Seemächte verhindern sollte, oder die im Januar 1942 begonnenen erfolgreichen Unternehmen deutscher U-Boote vor der amerikanischen Ostküste.

An ein auch heute noch denkwürdiges Ereignis möchte ich einleitend erinnern. Es ist der Untergang des Segelschulschiffes *Niobe* auf seiner Fahrt von Fehmarn nach Warnemünde am 26. Juli 1932, bei dem 69 Offiziere, Offiziersanwärter und Matrosen zu Tode kamen. Der Gaffelschoner war 1922/23 zu einer Schonerbark umgebaut worden, galt danach als übertakelt und neigte zu leichter Backbord-Schlagseite, was zunächst keinerlei Probleme bereitete – bis zu jenem verhängnisvollen Sommertag. Eine plötzlich einfallende Gewitterbö („Weiße Bö"), die niemand an Bord kommen gesehen oder gehört hatte, drückte das 1913 vom Stapel gelaufene Schiff bei einer zeitgleichen Winddrehung von 120 Grad binnen Minuten unter Wasser. Es war eines der schwersten Unglücke in der deutschen Marinegeschichte. Dem Kommandanten, Kapitänleutnant Heinrich Ruhfus, der wie weitere 39 Mann gerettet werden konnte, war kein Vorwurf zu machen, da die (bekannte) Übertakelung der *Niobe* und nicht vermeintliches Fehlverhalten der Schiffsführung ausschlaggebend für die Katastrophe gewesen ist. Diese Erkenntnis wie auch die Notwendigkeit einer erhöhten Stabilität flossen in den Bau späterer Segelschulschiffe ein. Somit hat das Unglück eines Schiffes möglicherweise noch folgenschwerere Havarien weiterer Schiffe verhindert.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener

**Dr. Guntram Schulze-Wegener**, *Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur*

**Spezialschiffe haben *Niobe* gehoben, die nach Untersuchen und Bergen der Leichen vom Torpedoboot *Jaguar* nordöstlich der Stolpe-Bank versenkt wurde**
Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag

**Titelbild:** Das Typ IXB-Boot U 109 beim Einlaufen in Lorient

UNTERNEHMEN „PAUKENSCHLAG“ 1942

## U-Boote vor Amerika

10

Anfang 1942 beginnt Hitlers Seekrieg gegen die USA. Deutsche Unterseeboote versenken in wenigen Monaten mehr als 400 alliierte Schiffe. Die Lage scheint aussichtslos, doch dann zeichnet sich eine spektakuläre Wende ab

Foto: SZ-Photo/Berliner Verlag

**ENDE EINER ÄRA:** 1852 beschloss der Bundestag, die erst 1848 gegründete Reichsflotte aufzulösen, die daraufhin versteigert wurde
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

# *Maritime Meilensteine*

**Ereignisse im Zehnjahresrhythmus von 1822 bis 1942**

## 1822

Preußen lässt als zweites Kriegsfahrzeug eine sogenannte Gouvernement-Schaluppe bauen, die militärische Transporte von Stralsund nach Rügen und zum Depot auf der Insel Dänholm übernimmt

*10. November* Die österreichische Fregatte *SMS Lispia* erobert den von Seeräubern aufgebrachten Schoner *Merope* vor Missolunghi/Griechenland

## 1832

In Berlin wir die Formation der Garde-Mariniers aufgestellt. Diese Truppe hat die in Berlin und Potsdam stationierten Kanonenboote und Jachten zu bemannen

*14. Mai* Erfolgreiches Gefecht der österreichischen Trabakel (zweimastiger Allzwecksegler für die Küstenschifffahrt) gegen griechische Seeräuber vor der Insel Skyros

## 1842

Der am 20. Dezember 1841 zwischen Frankreich, Großbritannien, Österreich, Preußen und Russland geschlossene Vertrag zur Bekämpfung des Sklavenhandels im Atlantik zwischen Afrika und Nordamerika sowie im westlichen Indik zeigt erste Wirkungen

## 1852

*2. April* Der Deutsche Bundestag beschließt die Auflösung der Reichsflotte (elf Schiffe, 27 kleine Fahrzeuge), da trotz zahlreicher Vorschläge und Pläne die Finanzierung nicht gesichert ist. Die Segelfregatte *Eckernförde* und die Radfregatte *Barbarossa* gehen gegen Verrechnung der Matrikularbeiträge in den Besitz Preußens über

*13. Mai* Das Preußische Marinierkorps wird in See-Bataillon umbenannt. Seine Angehörigen stellen die militärischen Wachen an Bord und bedienen mit der übrigen Besatzung die Geschütze. An Bord sind sie Teil der Besatzung

*18. August* Versteigerung der Reichsflotte durch den Geheimen Staatsrat Hannibal Fischer in Bremerhaven

*29. August* Die Preußische Marine entsendet erstmals ein Geschwader zu wirtschaftspolitischen Unternehmungen nach Südamerika: Dabei sind *Gefion* (ex *Eckernförde*), *Amazone*, *Mercur* – und die erste Bordkapelle der Marine (auf *Gefion*)

*22. November* Im „Allgemeinen Marine-Befehl Nr. 1" stellt der Oberbefehlshaber Prinz Adalbert Grundsätze für das Verhalten des preußischen Seeoffizierskorps auf

*7. Dezember* Seeräuber des marokkanischen Rif-Gebietes plündern die Stettiner Bark *Flora* und misshandeln die Besatzung. Die Bemühungen der europäischen Seemächte (siehe oben), das Seeräuberwesen militärisch oder diplomatisch zu beseitigen, bleiben erfolglos

## 1862

Preußen stellt beim Bundestag den Antrag, der Deutsche Bund solle den Schutz der Nord- und Ostseeküste übernehmen. Eine Kommission arbeitet zwar entsprechende Pläne aus, die jedoch nicht verwirklicht werden

*23. Januar* Umwandlung des Oberkommandos der österreichischen Marine in ein Marine-Ministerium, dem sämtliche maritimen Angelegenheiten des Landes unterliegen

*1. November* Kommodore von Tegetthoff übernimmt den Befehl über das Geschwader, das Staatsangehörige, Handel und Wirtschaft Österreichs während der griechischen Revolution schützen soll

## 1872

*1871/72* Der Aviso *Pommerania* stellt ozeanografische Untersuchungen in Nord- und Ostsee an. Alle Kriegsschiffe führen künftig, soweit möglich, auf ihren Überseereisen meereskundliche Arbeiten durch

*1. Januar* Das Marineministerium wird Kaiserliche Admiralität. Da kein geeigneter Seeoffizier für dieses Amt bereitsteht, wird Generalleutnant Albrecht von Stosch (1875 zum Admiral ernannt) erster Chef

*5. März* Errichtung der Marineakademie in Kiel zur wissenschaftlichen Fortbildung des Seeoffizierkorps. Die Marineführung strebt damit auch die räumliche Einheit mit der Marineschule in Kiel zur Ausbildung des Seeoffiziernachwuchses an

*7. Mai* Das Maschineningenieurkorps der Marine wird gebildet

*19. Mai* Einweihung der evangelischen Marine-Gedächtniskirche Wilhelmshaven

*13. Juni* Die Gedeckten Korvetten *Vineta* und *Gazelle* zwingen die Regierung Haitis zur Rückzahlung von Schulden an einen deutschen Kaufmann, indem sie zwei Kriegsschiffe besetzen

*22. Oktober* In Friedrichsort wird die Schiffsjungen-Abteilung neu aufgestellt

**BEREIT FÜR DEN EINSATZ:** Die Glattdeckskorvetten *Carola* (Foto) und *Hyäne* führten 1882 Strafexpeditionen durch

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

## 1882

Einweihung der Marine-Garnisonkirche in Kiel

*6. Mai* Das Deutsche Reich, Belgien, Frankreich, Großbritannien und die Niederlande schließen einen Vertrag, der die Fischerei in der Nordsee regelt. Die Kaiserliche Marine setzt Kriegsschiffe als Fischereikreuzer ein

*30. Juni* Abgesandte von der Gedeckten Korvette *Stosch* und das Kanonenboot *Wolf* schließen einen Handelsvertrag mit dem Kaiserreich Korea

*8. Juli* Das Kanonenboot *Habicht* trifft zum Schutz Deutscher während der ägyptischen Unruhen in Port Said ein und evakuiert zeitweise Deutsche und Österreicher aus der Kampfzone

*16. Juli* Das Landungskorps von *SMS Habicht* besetzt das deutsche Generalkonsulat und das Hospital in Alexandria zum Schutz vor Ausschreitungen

*17.–21. August* Der Kommandant von *SMS Hertha* setzt beim König von Dahomey (Westafrika) Schadenersatzansprüche durch, weil das vor Kotonu gestrandete deutsche Handelsschiff *Erndte* geplündert und Schiffbrüchige von Eingeborenen misshandelt worden sind

*20. September* *SMS Hyäne* nimmt auf der Osterinsel sowohl hydrografische als auch ethnografische Untersuchungen vor

*24. Dezember* *SMS Stosch* und *SMS Elisabeth* zwingen die chinesischen Behörden von Amoy dazu, die mit einem deutschen Kaufmann getroffenen wirtschaftlichen Vereinbarungen einzuhalten

*26. Dezember* Die Besatzungen der Glattdeckskorvette *Carola* und des Kanonenbootes *Hyäne* führen Strafexpeditionen gegen Eingeborene der Hermit-Inseln (Melanesien) durch, die deutsche Kaufleute und ihre farbigen Arbeiter ermordet haben

## 1892

*6. Januar* *SMS Sperber* schreitet gegen Insulaner von Butaritari (Mikronesien) ein, die den deutschen Handel gestört haben

*15. Januar* Stapellauf des Großen Kreuzers *Kaiserin Augusta*, des ersten Dreischraubenschiffes der Kaiserlichen Marine

*21. April* Der Ungeschützte Kreuzer *Bussard* geht gegen Bewohner von Hatzfeldhafen (Kaiser-Wilhelm-Land) vor, weil ein deutscher Kaufmann ermordet wurde

*13. Juni* Im Reichsmarineamt wird eine Medizinal-Abteilung eingerichtet

*29. August* Die Kreuzerkorvette *Arcona* erzwingt ein offizielle Entschuldigung, weil Einwohner von Macuta (Venezuela) die deutsche Flagge beschimpft hatten

*8.–14. Sept.* Kreuzerkorvette *Prinzeß Wilhelm* vertritt das Deutsche Reich in Genua anlässlich der 400-Jahr-Feier der Entdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus

## 1902

Vizeadmiral Wilhelm Büchsel wird Chef des Admiralstabes

*März/April* *SMS Falke* unternimmt als erstes Kriegsschiff eine Fahrt den Amazonas aufwärts bis Perus (5.000 Seemeilen)

*26. Juni* Untergang des Torpedobootes S 42 von Cuxhaven nach Rammstoß durch den britischen Dampfer *Firsby*

*6. September* *SMS Panther* versenkt vor Gonaives den Rebellenkreuzer *Crète-à-Pierrot* wegen einer Piratenaktion gegen den deutschen Dampfer *Markomannia*

*1. Oktober* Die IV. Matrosenartillerie-Abteilung erhält Tsingtau als Standort

*10. Dezember* Um den internationalen Druck auf Rückzahlung von Schulden Venezuelas durchzusetzen, bringen deutsche und britische Seestreitkräfte vier venezolanische Kriegsschiffe auf. Drei werden versenkt, das Kanonenboot *Restaurador* übernimmt die Kaiserliche Marine

*14. Dezember* *SMS Vineta* (Großer Kreuzer) und der britische Kreuzer *HMS Charybdis* beschießen die Forts von Puerto Cabello. Bildung einer Ostamerikanischen Kreuzerdivision mit (zeitweise) *Vineta*, *Falke*, *Panther*, *Sperber*, *Stosch*, *Charlotte*, *Gazelle*

*30. Dezember* Die „Übungsflotte“ der Kaiserlichen Marine heißt ab 1. Januar 1903 „Aktive Schlachtflotte“

## 1912

Bildung des III. Geschwaders der Hochseeflotte – das erste Marineluftschiff L 1 und das erste Marineflugzeug Fritzsche-Eindecker E 1 stellen in Dienst

*Mai/Juni* Der Schlachtkreuzer *Moltke* erwidert gemeinsam mit den Kleinen Kreuzern *Stettin* und *Bremen* in New York den Besuch nordamerikanischer Streitkräfte in Kiel

*27. Juni* Letzte Fassung des Flottengesetzes

*5.–8. Juli* Gründung einer Dachorganisation der deutschen Marinevereine in Düsseldorf, an der die Torpedoboote S 177, S 178 und S 179 teilnehmen

*1. August* Emden wird Marinestandort mit *SMS Arcona* als Minenversuchsschiff

*14. September* Untergang des Torpedobootes G 171 nach Rammstoß durch das Linienschiff *Zähringen*

*1. November* Bildung einer Mittelmeerdivision, um deutsche Interessen auf dem Balkan und in der Levante zu schützen

*Dezember* *Bremen*, *Panther* und *Eber* schützen die deutschen Bewohner Liberias während der dortigen Unruhen

## 1922

*1. Januar* Die Kriegsflagge der Kaiserlichen Marine wird durch eine schwarz-weiß-rote mit Eisernem Kreuz und liekseitiger schwarz-rot-goldener Ecke ersetzt

*Sommer* Deutsche Kriegsschiffe besuchen erstmals nach dem Krieg schwedische und norwegische Häfen; Ankauf der 1915 vor der Südostküste Brasiliens geborgenen, in einer Kartuschbüchse aufbewahrten Reserve-Toppflagge des am 8. Dezember 1914 vor den Falklandinseln untergegangenen Großen Kreuzers *SMS Scharnhorst*. Die Marineführung weist an, die Flagge dem Berliner Museum für Meereskunde zu überweisen

**IM MANÖVER:** Torpedoboote (vorn V 6) durchbrechen die Linie; im Vordergrund gut zu sehen die 1922 neu eingeführte Flagge mit schwarz-rot-goldener Gösch

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

## 1932

*Juni* Generalleutnant Kurt Schleicher wird Reichswehrminister und trägt als solcher auch für die Reichsmarine unter Admiral Erich Raeder die Verantwortung

**STOLZES SEGELSCHULSCHIFF:** *Niobe*, deren erster Kommandant 1921 Felix Graf von Luckner war, unternahm mit dem Offiziersnachwuchs zahlreiche Reisen vor allem in die Nord- und Ostsee Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

*26. Juli* Das Segelschulschiff *Niobe* kentert in einer plötzlich auftretenden Sturmbö vor Fehmarnbelt, 69 Mann der Besatzung gehen mit der dreimastigen Bark unter

## 1942

*Januar* Unternehmen „Paukenschlag" beginnt: der Einsatz deutscher U-Boote vor der amerikanischen Ostküste und in der Karibik

*11.–13. Februar* Durchbruch der schweren deutschen Einheiten *Scharnhorst*, *Gneisenau* und *Prinz Eugen* durch den Kanal (Unternehmen „Cerberus")

*13. März* Hilfskreuzer *Michel* läuft zum Handelskrieg in Übersee aus

*12. Mai* Hilfskreuzer *Stier* läuft zum Handelskrieg in Übersee aus

*26./27. Februar* Bombentreffer auf *Gneisenau* bei einem Luftangriff auf Kiel zur Reparatur in Gotenhafen, wird aber nicht mehr einsatzbereit

*4.–13. Juli* Kampfflugzeuge und U-Boote versenken aus dem nach Russland fahrenden Konvoi PQ 17 im Nördlichen Eismeer 24 Schiffe

*27. September* Untergang des Hilfskreuzers *Stier* im Gefecht mit dem armierten US-Frachter *Stephen Hopkins* im Südatlantik

*7. November* Einweihung der IV. Einfahrt von Wilhelmshaven

*30. November* Untergang des Hilfskreuzers *Thor* in Yokohama nach Explosion des längsseit liegenden Tankers *Uckermark* ex *Altmark* ⚓

**UNTERGANG 1942:** Der Hilfskreuzer *Stier* hatte im Gefecht mit dem armierten US-Frachter *Stephen Hopkins* im Südatlantik keine Chance Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE U-BOOTE VOR AMERIKAS KÜSTEN UND IN DER KARIBIK

# Operation „Paukenschlag“

**Januar 1942: Hitlers Seekrieg gegen die USA beginnt, in wenigen Monaten versenken seine U-Boote mehr als 400 Schiffe – für die Navy zeichnet sich eine Katastrophe ab. Doch dann kontert sie mit neuer Strategie und überlegener Technik**

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann

**VOLLTREFFER:** U 123 (Kapitänleutnant Hardegen) versenkte vor der US-amerikanischen Ostküste am 14. Januar 1942 den Tanker *Norness* und eröffnete damit die Erfolgsserie Grafik: Anastasios Polychronis

Im Morgengrauen des 14. Januar 1942 erreicht Kapitänleutnant Reinhard Hardegen mit U 123 die befohlene Position an der Ostküste der USA und läuft mit kleiner Fahrt auf einem Kurs, der ihn südlich des Montauk-Leuchtturms auf Long Island vorbeiführen würde.

## „Lichter Backbord voraus!"

Die Topplichter eines entgegenkommenden Fahrzeugs werden sichtbar. „Großes Schiff", meint Hardegen kurz. „Geben Sie ihm zwei Torpedos, Eins WO! Feuererlaubnis bei 700 und 800 Metern." Der Erste nimmt Maß, visiert über die Zieloptik das Schiff an – und Schuss! Die Aale laufen, aber nur einer trifft. Es braucht fünf Torpedos, bis der Funker den Notruf auffängt: „SOS *Norness* – von Torpedo oder Mine getroffen 40 Seemeilen westlich *Nantucket*-Feuerschiff."

Ähnliche Szenen sollten sich in den kommenden Wochen wiederholen. Der U-Boot-Krieg gegen die USA lief unerwartet erfolgreich an, was so nicht vorhersehbar gewesen war, weil Wochen zuvor noch Unklarheit in der Ausrichtung der deutschen maritimen Strategie geherrscht hatte.

Das letzte Quartal des Jahres 1941 prägten Umbrüche in der Seekriegsführung, da Hitler aus Sorge vor einer britischen Invasion in Norwegen das bisherige seestrategische Konzept im Atlantik kippte. Er war bereits Monate zuvor davon überzeugt, dass die Briten eine Invasion planten. Immer wieder drängte er die Seekriegsleitung (Skl), Norwegen seeseitig besser zu schützen. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine und Chef Skl, Großadmiral Erich Raeder, wiederholte dem „Führer" gegenüber allerdings seine Überzeugung, die in Brest liegenden Großkampfschiffe im Atlantik zu verwenden. Durchsetzen konnte er sich nicht, und auch Vizeadmiral Karl Dönitz als Befehlshaber der U-Boote (BdU) versagte Raeder in diesem Punkt die Gefolgschaft.

Der Kanaldurchbruch der drei Großkampfschiffe *Scharnhorst*, *Gneisenau* und *Prinz Eugen* aus Brest war für Hitler Ende 1941 beschlossene Sache. Als er eindeutige Anzeichen für eine bevorstehende britische Invasion Norwegens zu erkennen meinte, verlegte die Skl zunächst das Schlachtschiff *Tirpitz* Ende Januar übereilt nach Norwegen. Unter dem Decknamen „Cerberus" leitete Vizeadmiral Otto Ciliax dann vom 11. bis 13. Februar 1942 die Rückführung der Großkampfschiffe aus Brest. Sie folgte damit Hitlers Grundsatz vom 7. Februar: „Jedes Schiff, das nicht in Norwegen eingesetzt ist, ist fehl am Platze."

Jedes? Nein, denn ungeachtet der Situation in Norwegen waren U-Boote im Mittelmeer, im Atlantik und in anderen Meeren eingesetzt, operierten sogar bis an die afrikanische Westküste. Zudem gab es noch einige wenige Hilfskreuzer und Zerstörer. Im Atlantik versuchte die U-Boot-Waffe, sich dem immer stärker werdenden Vereinigten Königreich entgegenzustemmen.

In ihrem Kampf gegen die übermächtig erscheinende Kriegsmarine erhielt Großbritannien bereits seit geraumer Zeit Unterstützung durch die Vereinigten Staaten. Dies entsprach jedoch nicht dem Willen der amerikanischen Bevölkerung, die sich Neutralität in dem europäischen Krieg erhoffte. Dennoch kamen aus den USA Rüstungs- und Versorgungsgüter zumeist ungehindert über den Mittelatlantik nach Freetown (Sierra Leone) und Tokoradi (Ghana).

**ERWARTETE INVASION?** Um die Front im Norden zu verstärken, liefen vom 11. bis 13. Februar 1942 die Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* sowie der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* durch den Englischen Kanal, während die U-Boote bereits vor der amerikanischen Ostküste operierten

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

## Neue Stützpunkte für die USA

Während die Deutschen die auf Betreiben der USA eingerichtete panamerikanische Zone mit der hiermit verbundenen Neutralität größtenteils respektierten, wurden deutsche Handelsschiffe immer wieder auf hoher See beschlagnahmt und es ereigneten sich Übergriffe in der panamerikanischen Zone durch britische und amerikanische Kriegsschiffe.

Unentgeltliche amerikanische Rüstungshilfen für Großbritannien waren völkerrechtlich schwer zu begründen. Beide Staaten verständigten sich daher auf einen juristischen Trick, nämlich amerikanische Beteiligungsrechte an britischem Grund und Boden, und konnten somit die Finanzierungen verschleiern. Um in den Besitz eigener Stützpunkte zu gelangen, errichteten die USA einige Basen neben denen der Briten in deren Kronkolonien. So sicherten sie ihre lebenswichtigen Importrouten aus Südamerika an die amerikanische Südküste.

Hitler wollte jeden militärischen, aber auch diplomatischen Zwischenfall mit den USA zunächst vermeiden und forderte von der Kriegsmarine reaktives Verhalten – Priorität hatte für ihn der Sieg über die Sowjetunion. Dennoch belasteten Zwischenfälle das deutsch-amerikanische Verhältnis. Auch der Ton des amerikanischen Präsidenten Roosevelt gegenüber dem Deutschen Reich wurde im Lauf des Jahres 1941 schärfer.

## U 552 versenkt US-Zerstörer

Am 30. Oktober 1941 warf der Zerstörer *USS Reuben James*, Geleitschutz für den Konvoi HX 156, Wasserbomben auf U 552 (Kapitänleutnant Erich Topp). Am Morgen des 31. Oktober schoss Topp zwei Torpedos auf den Zerstörer, der anschließend explodierte und sank. Damit war *USS Reuben James* das erste amerikanische Kriegsschiff, das vor der „Kriegsfeststellung“ gegenüber den Vereinigten Staaten versenkt wurde (siehe *Schiff Classic* 6-2021). Außerdem griffen deutsche U-Boote amerikanische Handelsschiffe an, die tatsächlich oder vermeintlich Kriegsgüter geladen hatten. Beispielsweise versenkte am 3. Dezember 1941 U 124 (Kapitänleutnant Johann Mohr) den amerikanischen Stückgutfrachter *Sagadahoc* mit über 6.000 BRT.

Wie komplex die Seekriegsführung war, wiesen die Lageberichte des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine bei Hitler aus. Immer wieder forderte der „Führer“ ein entschlossenes Vorgehen gegen die Feinde, einzig im Seekrieg gegen die USA mahnte er zur Zurückhaltung. Seine Schwerpunkte lagen zu diesem Zeitpunkt auf anderen Kriegsschauplätzen. Schon früh stellten die vielfältigen Aufträge und Einsatzgebiete für die Kriegsmarine eine hohe personelle wie materielle Herausforderung dar.

Mit dem japanischen Angriff auf den US-Stützpunkt Pearl Harbor auf O'ahu/Hawaii am 7. Dezember 1941 traten die Vereinigten Staaten offiziell in den Zweiten Weltkrieg ein.

> **„Die Reichsregierung […] erklärt, dass sich auch Deutschland von heute ab als im Kriegszustand mit den Vereinigten Staaten von Amerika befindlich betrachtet“**
>
> Erklärung vom 11. Dezember 1941

## Krieg gegen die Vereinigten Staaten

Das Deutsche Reich erklärte am 11. Dezember den USA den Krieg und erfüllte damit die Koalitionszusage gegenüber dem japanischen Kaiserreich. Für den Atlantik-Krieg hatte dies weitreichende Konsequenzen, da die von den USA eingerichtete panamerikanische Zone keine Bedeutung mehr besaß. Hierzu hatte Hitler bereits am 9. Dezember Anweisungen erteilt. Aber zu diesem Zeitpunkt glaubten er und die Seekriegsleitung noch, dass sich die Amerikaner voll auf den Pazifik konzentrieren würden, was eine Entlastung im Atlantik, Schwächemomente der Amerikaner und offene Flanken beim Kampf gegen die Geleitzüge bedeutet hätte. Doch weit gefehlt.

Es stellte sich die Frage, wie die Deutschen nach dem 11. Dezember gegen die USA „offiziell“ vorgehen sollten. Ziel war es, Amerika an der am wenigsten erwarteten Stelle zu treffen – und von Europa fernzuhalten, um so die Versorgung der Briten zu unterbrechen. Dazu sollten U-Boote Handelsschiffskonvois vor der ostamerikanischen Küste angreifen. Für derartige Einsätze standen aufgrund der Entfernung eigentlich nur die U-Boote vom Typ IX zur

**(NOCH) EIN SICHERER „HAFEN“:** Unter anderem liefen die Boote von den U-Boot-Bunkern in Lorient zum Unternehmen „Paukenschlag“ aus

Foto: picture-alliance/akg-images

**BEKANNTER KOMMANDANT:** Mit U 564 versenkte der am 1. September 1942 zum Korvettenkapitän beförderte Reinhard Suhren (1916–1984) auf sechs Feindfahrten 18 Handelsschiffe mit über 95.000 BRT, ein Kriegsschiff mit 900 Tonnen und beschädigte vier Handelsschiffe mit über 28.000 BRT

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Verfügung. Die etwa 14 Tage dauernde Überfahrt sollte mit einer Marschgeschwindigkeit von zehn Knoten bewältigt werden. Und: tauchen möglichst nur, um sich der Aufklärung oder eines Angriffs zu entziehen. Für lange Tauchfahrten waren die deutschen U-Boote ohnehin nicht ausgelegt, da ihre Batterien immer wieder neu aufgeladen werden mussten. Die meiste Zeit liefen sie deswegen aufgetaucht mit ihrem Dieselantrieb.

Die Anzahl der einsatzfähigen U-Boote, die für die amerikanische Ostküste vorgesehenen waren, war überschaubar. Obwohl Dönitz zwölf Boote forderte, konnte die Marine gerade einmal sechs U-Boote für die „erste Welle“ ausrüsten, wobei eines, U 502 (Kapitänleutnant Jürgen von Rosenstiel), bereits am 22. Dezember mit Maschinenschaden wieder in Lorient einlief, aus dem es am 18. Dezember gemeinsam mit U 125 (Kapitänleutnant Ulrich Folkers) ausgelaufen war.

Vom 23. bis 27. Dezember gingen vier weitere Boote in See: U 123 (Kapitänleutnant Reinhard Hardegen), U 66 (Korvettenkapitän Richard Zapp), U 130 (Korvettenkapitän Ernst Kals) und U 109 (Kapitänleutnant Heinrich Bleichrodt). Diese fünf IX-B- und C-Boote bildeten die „Erste Welle“ des Unternehmens „Paukenschlag“. Unter diesem Namen wurden allerdings auch alle Folgeoperationen subsumiert, wenn sogenannte „U-Boot-Gruppen“ vor der ostamerikanischen Küste oder in der Karibik operierten.

Am 13. Januar 1942 hatten drei der fünf Boote vor der ostamerikanischen Küste ihre Positionen eingenommen, und zwei weitere patrouillierten vor der kanadischen Küste. Die Angriffe trafen die Amerikaner völlig überraschend, da Gefahr von deutschen

**NEUE FEINDFAHRT:** U 564 (Typ VII C) unter Reinhard („Teddy“) Suhren verlässt einen Stützpunkt auf dem Weg in das zugewiesene Einsatzgebiet vor den USA

Foto: picture-alliance/Berliner Verlag

Admiral Dönitz erhielt am 23. Januar 1942 einen Anruf von Hitlers Marineadjutant Karl-Jesko von Puttkamer, der ihm mitteilte, dass der „Führer" die hohen Versenkungserfolge an der „USA-Küste sehr erfreut zur Kenntnis genommen" habe und wünschte, „die Boote laufend dort stehen zu lassen"

**SELTENE AUFNAHME:** Bei seiner ersten Unternehmung vor der amerikanischen Küste (13. Januar bis 6. März 1942) versenkte U 564 ein Handelsschiff und ein weiteres

Foto: SZ-Photo/Berliner Verlag

U-Booten nicht erwartet worden war. Britische Warnungen hatten sie ignoriert. Deswegen waren keinerlei Vorkehrungen getroffen und kein Konvoisystem eingerichtet. Die Handelsschiffe fuhren mit gesetzten Positionslampen und ohne Geleitschutz, und die Küstenstädte erstrahlten nachts hell erleuchtet.

## Ein Ass im Ärmel

Als das letzte U-Boot der „Ersten Welle" das Einsatzgebiet am 6. Februar verließ, waren 23 Schiffe mit über 150.000 BRT vernichtet worden. Fast zur gleichen Zeit setzte Dönitz eine „Zweite Welle" mit IXer-Booten in Marsch: U 106 (Kapitänleutnant Hermann Rasch), U 107 (Oberleutnant zur See Harald Gelhaus) und U 103 (Kapitänleutnant Werner Winter).

Außerdem zog Dönitz überraschend ein Ass aus dem Ärmel, indem er zusätzlich die kleineren Boote vom Typ VII C einsetzte. Sie operierten vornehmlich im nördlichen Atlantik bis an die kanadische und ostamerikanische Küste. Die zehn VII-C-Boote versenkten im Rahmen der „Zweiten Welle" 18 Schiffe mit über 85.000 BRT. Selbst bei sparsamer Fahrweise war ihr Einsatz zwar zeitlich und räumlich begrenzt, aber eine Nachversorgung mit Treibstoff konnte ihre Stehzeit verlängern. Teilweise wurden sie von IXer-Booten nachversorgt oder nutzten die abseits der Schifffahrtsrouten geparkten Versorger.

Ab April 1942 stand die erste „Milchkuh" zur Verfügung (zu den „Milchkühen" und ihren Einsätzen lesen Sie ausführlich in *Schiff Classic* 5-2021): U 459 vom Typ XIV (Korvettenkapitän Georg von Wilamowitz-Moellendorf) versorgte vom 20. April bis 5. Mai nordöstlich der Bermudas 15 U-Boote mit Treibstoff und Proviant. Weitere fünf Fahrten von U 459 und zahllose durch die U-Boote vom Typ XIV zunächst der 10., dann ab Oktober 1942 der 12. U-Flottille verlängerten die Seeausdauer aller im Atlantik operierenden Unterseeboote erheblich. Zusätzliche Versorgungsaufgaben übernahmen auch Minenleger vom Typ X B.

Spektakulär waren dabei die Einsätze der U-Boot-Gruppe „Neuland" in der Karibik, um die Bauxit- und Öllieferungen aus Süd- nach Nordamerika zu stören. Drei Boote, U 67 (Kapitänleutnant Günther Müller-Stöckheim), U 502 (Kapitänleutnant Jürgen von Rosenstiel) und U 156 (Kapitänleutnant Werner Hartenstein) liefen am 19. Januar 1942 aus und nahmen Kurs auf das 7.400 Kilometer entfernte Gebiet um Aruba und Curaçao. Fünf bzw. sechs Tage später verließen zwei weitere U-Boote Lorient, um in ihr Einsatzgebiet um Trinidad zu verlegen: U 161 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Albrecht Achilles und U 129 (Kapitänleutnant Asmus-Nikolai Clausen).

Während Raeder darauf pochte, die Raffinerien und Tanklager und so die amerikanischen Ölreserven auf den Inseln Aruba und Curaçao von See aus zu vernichten, wollte Dönitz die U-Boote lieber auf die Tanker selbst ansetzen, da die Stützpunkte auf den zu den Niederländischen Antillen gehörenden Inseln stark befestigt und gesichert waren. Der Konflikt wurde nicht endgültig gelöst; schließlich ordnete Dönitz dennoch an, die Tanklager nachts anzugreifen.

Hartenstein konnte mit U 156 am 16. Februar 1942 zwar mehrere auf Reede und im Hafen liegende Tanker versenken oder beschädigen, beim Beschuss eines Öltanks blieb er allerdings erfolglos.

Dennoch, der ersten U-Boot-Gruppe „Neuland" war es gelungen, 24 Schiffe mit 119.000 BRT zu vernichten und weitere acht Schiffe zu beschädigen. Alle fünf Boote kehrten zwischen dem 16. März und dem 5. April 1942 nach Lorient zurück.

Um die in der Karibik operierenden U-Boote zu unterstützen, waren fünf italienische U-Boote abgestellt, die östlich der Kleinen Antillen patrouillierten. Sie konnten 15 Schiffe mit über 90.000 BRT auf den Grund des Meeres schicken. Ein solches Ergebnis binnen kürzester Zeit gelang den Italienern während des Krieges kein zweites Mal.

## Erfolgreiche Monate

Die hohen Versenkungszahlen von „Neuland" mögen dafür verantwortlich sein, dass Hitler die Gruppe nicht stoppte, um mehr U-Boote zur Norwegen-Sicherung abzuziehen. Ab April 1942 wurde der Krieg in den amerikanischen Gewässern in Besprechungen häufiger und intensiver thematisiert, Hitler interessierte sich nun vor allem dafür, wie sich die Operationen auf die europäischen Kriegsgebiete auswirkten.

Bei allen Erfolgen hatte der U-Boot-Einsatz in der Karibik und an der amerikanischen Küste einen hohen Preis. Durch die langen An- und Abmarschwege verlängerten sich auch die Einsatzzeiträume auf teilweise mehr als 65 Tage, und die Boote mussten anschließend länger in die Instandsetzung als gewöhnlich.

Während die der neuen IXer-U-Boote durchschnittlich vier Wochen in Anspruch nahm, waren die älteren IXer-Boote bis zu acht Wochen in der Werft. Auch die Besatzungen benötigten eine längere Regenerationsphase. Die Boote waren für einen Einsatz in tropischen Gewässern nicht ausgelegt, die klimatischen Verhältnisse sowie die schlechte Ausstattung und der psychische Druck belasteten die Männer außerordentlich.

## Siegesmeldungen reißen nicht ab

Die nächsten in die Karibik entsandten U-Boot-Gruppen stellten nur wenig Wider-

**VERSORGUNG IN SEE:** **U 459, ein Boot vom Typ XIV („Milchkuh") mit Brennstoff, Wasser, Ausrüstungsgegenständen, Ersatzteilen und sonstiger Verpflegung am Rendezvouspunkt**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

STATISTIK

### Versorgung von „Paukenschlägern" durch U 459 (Typ XIV)

1. Unternehmen, 30. März bis 15. Mai 1942, Einsatzgebiet: Nordatlantik, nordöstlich Bermudas

| Versorgungsdatum | Einheit | Kommandant | Versorgungsgüter |
|---|---|---|---|
| 20.–22. April 1942 | U 108 (Typ IX B) | KKpt Klaus Scholtz | 700 kg Proviant |
| 23. April 1942 | U 333 (Typ VII C) | KptLt Peter-Erich Cremer | Proviant<br>40 m³ Treibstoff |
| 22.–23. April 1942 | U 98 (Typ VII C) | KKpt Wilhelm Schulze | 1.100 kg Proviant<br>35 m³ Treibstoff<br>Schmieröl |
| 23. April 1942 | U 564 (Typ VII C) | KptLt Reinhard Suhren | Proviant<br>24 m³ Treibstoff |
| 23.–25. April 1942 | U 582 (Typ VII C) | KptLt Werner Schulte | 1.400 kg Proviant<br>76 m³ Treibstoff |
| 23.–24. April 1942 | U 571 (Typ VII C) | KptLt Helmut Möhlmann | 400 kg Proviant<br>25 m³ Treibstoff |
| 25. April 1942 | U 352 (Typ VII C) | KptLt Hellmut Rathke | 1.100 kg Proviant<br>50 m³ Treibstoff |
| 27. April 1942 | U 566 (Typ VII C) | KptLt Dietrich Borchert | 800 kg Proviant<br>36 m³ Treibstoff |
| 29. April 1942 | U 594 (Typ VII C) | KptLt Dietrich Hoffmann | 1.100 kg Proviant<br>52 m³ Treibstoff |
| 29. April 1942 | U 572 (Typ VII C) | KptLt Heinz Hirsacker | 1.100 kg Proviant<br>47 m³ Treibstoff |
| 29. April 1942 | U 69 (Typ VII C) | OLtzS Ulrich Gräf | Proviant<br>32 m³ Treibstoff |
| 29. April 1942 | U 558 (Typ VII C) | KptLt Günther Krech | 1.000 kg Proviant<br>30 m³ Treibstoff |
| 1. Mai 1942 | U 751 (Typ VII C) | KptLt Gerhard Bigalk | 500 kg Proviant<br>30 m³ Treibstoff |
| 2. Mai 1942 | U 103 (Typ IX B) | KptLt Werner Winter | 30 m³ Treibstoff |
| 5. Mai 1942 | U 753 (Typ VII C) | KKpt Alfred Manhardt von Mannstein | 1.500 kg Proviant<br>20 m³ Treibstoff<br>1 m³ Schmieröl |

**ORIGINAL-BILDUNTERSCHRIFT:** „Jeder will was sehen! Das war wieder ein erfolgreicher Angriff. Die Besatzung eines deutschen U-Bootes beobachtet durch das Sehrohr den Untergang eines von ihrem Boot torpedierten Dampfers vor der Küste Amerikas.“ Foto: SZ-Photo/Berliner Verlag

**IM GOLF VON MEXIKO, 29. JUNI 1942:** Der britische Tanker *Empire Mica* brennt, nachdem U 67 auf seiner fünften Feindfahrt zwei Torpedos angesetzt hatte. U 67 ging am 16. Juli 1943 in der Sargassosee verloren Foto: Interfoto/Antiquariat Felix Lorenz

stand fest. Handelsschiffe fuhren weiter mit ihren Positionslampen und funkten munter über den Äther. Endlich, bis Ende Juni 1942, führten die Amerikaner und die südamerikanischen Staaten ein Konvoisystem ein, sodass die Erfolgszahlen der deutschen U-Boote allmählich zurückgingen. Bis August 1942 versenkten deutsche U-Boote in nord- und mittelamerikanischen Gewässern ca. 610 Schiffe mit knapp 3.130.000 BRT.

## Es wird weiter „gepaukt“

Die Verluste trafen die Alliierten hart, da deutsche U-Boote zusätzlich im westlichen Atlantik operierten, um die Konvoirouten von und nach Freetown zu bedrohen. Die Alliierten waren nirgends mehr vor den deutschen Jägern sicher und konnten den vernichteten Schiffsraum nicht zeitgerecht ersetzen – dies gelang erst später mit der Massenfertigung der Liberty-Handelsschiffe. Zudem hatten die Deutschen mit Einführen der Enigma M 4 im Februar 1942 die Alliierten für zehn Monate blind gesetzt.

Monatlich „paukte“ Dönitz weiter und entsandte zusätzliche U-Boot-Gruppen gegen die nord- und südamerikanischen Küs-

**PROPAGANDA-HELDEN:** U-Boot-Kommandanten waren Vorzeigeoffiziere des NS-Regimes. Hier spricht Kapitänleutnant Reinhard Hardegen (U 123) auf einer Veranstaltung der Hitlerjugend in Berlin im Juni 1943 Foto: picture-alliance/Berliner Verlag

**IM ATLANTIK:** Verluste der alliierten Schifffahrt vom 1. Januar bis 31. Juli 1942

Grafik: Anneli Nau

- • versenktes alliiertes bzw. neutrales Handelsschiff
- + versenktes alliiertes Kriegsschiff
- Stützpunkte der Alliierten (Auswahl)
- HX Konvoi-Routen der Alliierten
- Grenzen der alliierten Luftaufklärung (mit Kampfeinsatz)
- Machtbereich der Alliierten
- + versenktes deutsches bzw. italienisches U-Boot
- Stützpunkte der Deutschen (Auswahl)
- Grenzen der zeitweiligen deutschen Luftaufklärung (z. T. mit Kampfeinsatz)
- Machtbereich der 'Achsenmächte'
- neutrale Staaten

**„IM NAMEN DES BEFEHLSHABERS DER U-BOOTE":** Nach mindestens zwei Feindfahrten konnte das 1939 gestiftete U-Boot-Kriegsabzeichen verliehen werden

Foto: Interfoto/ Hermann Historica

ten, in die Karibik und sogar bis in den Golf von Mexiko. Die U-Boote operierten zumeist allein, aber nachdem die Amerikaner das Konvoisystem eingeführt hatten, setzte der BdU auch dort auf die Rudeltaktik.

Im Januar 1942 liefen elf IXer-Boote als „Zweite Welle" in Richtung Operationsgebiet aus – vier von ihnen in die Karibik. 276.000 BRT versenkter Schiffsraum konnten anschließend verbucht werden. Die aus sieben Booten bestehende Februar-Gruppe versenkte 176.000 BRT. U 503 (Korvettenkapitän Otto Gericke) ging allerdings während dieser Unternehmung am 15. März 1942 verloren. An Bord starb die gesamte Besatzung. Lediglich ein Boot der Februar-Gruppe lief in die Karibik. U 126 (Kapitänleutnant Ernst Bauer) verließ am 2. Februar Lorient. Bauer versenkte sieben Schiffe mit mehr als 32.000 BRT und beschädigte zwei unter anderem in der Karibik und vor Florida. Zwei für die Karibik vorgesehene U-Boote mussten während des Anmarsches die Operation abbrechen.

Die März-Gruppe bestand aus sechs Booten, von denen vier in der Karibik operierten. Unter ihnen waren erneut zwei Boote der ersten Gruppe „Neuland": U 66 und U 130. U 154 (Korvettenkapitän Walther Kölle) und U 108 (Korvettenkapitän Klaus Scholtz) waren „Neulinge" in den karibischen Gewässern. Diese vier Boote versenkten knapp 120.000 BRT, und U 130 griff erfolglos eine Raffinerie auf Curaçao an. Die restlichen

**HOCH AUSGEZEICHNET:** Karl Thurmann hatte mit U 553 auf zehn Unternehmungen im Nordatlantik und vor den USA zwölf Frachter und ein Kriegsschiff versenkt. Er wurde am 24. August 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet
Foto: picture-alliance/Berliner Verlag

**GNADENSTOSS:** U 68, das auf seiner vierten Unternehmung im Westatlantik und in der Karibik auf Jagd ging, versenkt einen britischen Dampfer mit einem Torpedofangschuss
Foto: picture-alliance/akg-images

**COAST GUARD:** Spitze eines Konvois kurz vor dem Einlaufen in einen US-amerikanischen Hafen, begleitet von Schiffen der US-Küstenwache gegen Angriffe deutscher U-Boote Foto: picture-alliance/akg-images

**STARKER GEGNER:** Fleet Admiral Ernest J. King war 1942 bis 1945 Chief of Naval Operations (CNO) Foto: picture-alliance/AP/Henry Griffin

knapp 44.000 BRT gingen auf das Konto der zwei vor den amerikanischen Küsten operierenden „Paukenschläger“: U 123 (Hardegen) und U 109 (Bleichrodt).

Im April liefen 13 U-Boote in Richtung Westen aus, wobei U 502 (Rosenstiel) nach erfolgreichem Einsatz auf dem Rückmarsch in der Biskaya am 5. Juli 1942 durch Wasserbomben der Royal Air Force verloren ging. Totalverlust. Die April-Gruppe erzielte einen Versenkungserfolg von knapp einer halben Million BRT.

## Erweiterte Operationsräume

Ab April „verwischten“ die Operationsräume zusehends. Die Einheiten operierten innerhalb der Karibik, unternahmen Vorstöße an die Westküste Floridas und vor die Nordost-Küsten Kubas oder Puerto Ricos und stießen auch an die südamerikanischen Küsten vor. Immer wieder waren bereits erfahrene Kommandanten mit ihren Besatzungen in der Karibik und an der Ostküste Amerikas unterwegs. U 156 (Hartenstein) hatte Erfahrungen während der „Zweiten Welle“ sammeln können. Nun gingen elf Schiffe mit 44.000 BRT auf sein Versenkungskonto, zwei weitere mit knapp 10.000 BRT konnte er beschädigen.

Mit U 126 (Bauer) kehrte ebenfalls ein „alter Bekannter“ in die Karibik zurück, der sieben Schiffe mit 41.000 BRT vernichtete und ein Schiff mit 7.000 BRT beschädigte. Ein Boot der April-Gruppe stieß bis an den Panamakanal vor: U 155 (Kapitänleutnant Adolf C. Piening), das sieben Schiffe mit über 32.000 BRT versenkte. U 506 (Kapitänleutnant Erich Würdemann) hingegen vernichtete im Golf von Mexiko acht Schiffe mit knapp 40.000 BRT und beschädigte drei weitere mit 23.000 BRT.

Von den acht im Mai in die amerikanischen und karibischen Gewässer entsandten U-Booten vom Typ IX gingen zwei Boote verloren. Insgesamt versenkte die Gruppe 64 Handelsschiffe mit über 304.000 BRT.

An diese Erfolge konnte die Juni-Gruppe nicht mehr heranreichen. Ihre Bilanz wies 31 versenkte Schiffe mit über 135.000 BRT aus. Von den zehn U-Booten konnten erstmals zwei Boote keine Erfolge verzeichnen und drei gingen verloren. Ähnliche Versenkungszahlen erreichten auch die Juli- und August-Gruppe, die aus sieben beziehungsweise neun U-Booten bestanden.

ANGRIFF VON U 68

## Versenkung des US-Tankers *L. J. Drake* am 5. Juni 1942

„Abends um 7 Uhr konnten wir zum Angriff tauchen. Nur 24 Minuten später fiel der verengte Dreierfächer. Nach 45 Sekunden, also bei einer Entfernung von gerade 800 m, trafen mit nicht mehr wahrnehmbarem Zeitabstand alle drei Torpedos. Der Tanker explodierte mit einer himmelhohen Stichflamme. Dann war nur noch ein einziges Flammenmeer zu sehen, vom Schiff in diesem Inferno nichts mehr. Das ganze Meer brannte, wieder ein unvergessliches Bild. So weit das Auge reicht nur Flammen, einige Hundert Meter hoch, rot-gelb sich schnell auf unser Sehrohr zuwälzend. Wir mussten hart nach Westen unter Wasser ablaufen, um nicht auch in das Flammenmeer zu geraten. Kein Mensch kann das überlebt haben, so plötzlich, so elementar, so grausig kam dieses Ende, einer Naturkatastrophe ähnlich. [...] Heute wissen wir, dass es der US-Tanker *L. J. Drake* von rund 7.000 BRT mit einer Ladung Vergasertreibstoff (72.961 barrels) von der Insel Aruba nach San Juan de Porto-Rico war. Niemand der 36-köpfigen Besatzung überlebte.“

*Der Kommandant von U 68, Korvettenkapitän Karl-Friedrich Merten, in: Schicksalswaffe U-Boot. Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers. Augsburg 2002, S. 300 f.*

**KOMMANDANT MERTEN:** Seine beiden letzten Fahrten mit U 68, bevor er das Kommando Anfang 1943 abgab, zählen mit über 50.000 BRT versenktem Schiffsraum zu den erfolgreichsten Feindfahrten des Zweiten Weltkrieges

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**IM ATLANTIK:** U 66 während seiner 9. Feindfahrt im Sommer 1943. Das Boot versenkte zwei Schiffe mit rund 20.000 BRT und beschädigte ein weiteres. Im August wäre U 66 beinahe einem Fliegerangriff zum Opfer gefallen (siehe Seite 22)
Foto: Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhafen-Altenbruch

**DIE RUHE NACH DER FEINDFAHRT:** Zwei Typ-IX-Boote liegen im Päckchen an ihrem Heimatstützpunkt. Als die Verluste ab 1943 spürbar zunahmen, wurden auch solche Bilder immer seltener – genauso wie die Versenkungserfolge
Foto: Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhafen-Altenbruch

**EMPFANG MIT MUSIK:** U 130 läuft am 29. Dezember 1942 nach 62 Tagen auf See in Lorient ein. Bei dieser Feindfahrt hat das Boot drei Schiffe mit 34.407 BRT versenkt
Foto: Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhafen-Altenbruch

Neben den „Paukenschlägern" war außerdem U 507 am 4. Juli 1942 unter Korvettenkapitän Harro Schacht aus Lorient ausgelaufen und operierte im Mittel- und Südatlantik. Vor der Küste Brasiliens versenkte Schacht am 16. und 17. August 1942 fünf unbewaffnete brasilianische Handelsschiffe, wo-bei 607 Menschen ums Leben kamen und knapp 15.000 BRT Schiffsraum versenkt wurden. Brasilien erklärte daraufhin am 22. August 1942 dem Deutschen Reich den Krieg.

Mit Blick auf die Versenkungszahlen kamen die vor der kanadischen und nordamerikanischen Küste stehenden VII-C-U-Boote bis August 1942 auf eine vergleichbare Erfolgsbilanz wie die weiter südlich eingesetzten IXer-Boote. Dönitz setzte aber auch VII-C-Boote in der Karibik ein, auch wenn es aufwendig war, sie zu versorgen. U 654 (Oberleutnant zur See Ludwig Forster) lief am 9. Juli 1942 aus Brest aus und erreichte das Operationsgebiet in der Karibik am 12. August. Zehn Tage später ging das Boot durch US-Bomben verloren. U 94 (Oberleutnant zur See Ites) ereilte ein ähnliches Schicksal: Es fiel am 28. August der kanadischen Korvette *HMCS Oakville* zum Opfer.

## Die Erfolge nehmen ab

U 564 (Kapitänleutnant Reinhard Suhren) war in der Karibik im gleichen Zeitraum eingesetzt. Suhren versenkte fünf Schiffe mit über 32.000 BRT. Wohlbehalten lief er, zwischenzeitlich zum Korvettenkapitän befördert, am 18. September 1942 wieder in Brest ein. Suhren war in dem Seegebiet bereits erfahren.

Nachdem er am 14. Mai den mexikanischen Tanker *Potrero del Llano* und U 106 unter Kapitänleutnant Hermann Rasch am 21. Mai einen weiteren versenkt hatten, erklärte Mexiko am 1. Juni 1942 dem Deutschen Reich den Krieg. Von Januar bis Juni 1942 gingen fünf Boote vom Typ IX und fünf vom Typ VII verloren. In den drei Folgemonaten waren es jeweils sechs.

Durch das Konvoisystem der Alliierten ließen die deutschen Versenkungserfolge merklich nach. Die September-, Oktober- und November-Gruppen (20 Typ IX, sieben Typ VII C) versenkten 73 Schiffe mit knapp 400.000 BRT. Gemessen an dem Aufwand und dem weiteren Verlust dreier eigener Einheiten ein im Vergleich zu den Vormonaten eher mageres Ergebnis.

Dönitz reagierte, indem er ab Dezember 1942 den Geleitzugkampf im Mittelatlantik forcierte und ab Januar 1943 die Anzahl der „Paukenschläger" deutlich reduzierte. Allerdings gelang es den wenigen U-Booten immer wieder, in Geleitzüge einzudringen, diese von innen zu bekämpfen und damit den Geleitzerstörern ihre Sicherungsaufgabe zu erschweren.

Im Juni 1943 unternahm der neue ObdM Großadmiral Dönitz einen weiteren groß angelegten Versuch, um an vergangene Erfolge

**STRENG GEHEIM:** Als sich im Sommer die Anzeichen mehrten, dass die Funkchiffrierung der Kriegsmarine nicht mehr sicher war, wurde eine zusätzliche vierte Walze eingebaut. Die Irritationen auf der Gegenseite waren aber nur vorübergehend, weil die Entschlüsselungs-„Bomben" der Alliierten schon weit entwickelt waren Foto: picture-alliance/akg-images

**UNTER FEUER:** Ein US-Flugzeug greift U 66 und U 117 im August 1943 an, als U 117 (Typ XB) das zweite Boot mit Treibstoff und Proviant versorgt. U 66 konnte entkommen, U 117 wurde versenkt, es gab keine Überlebenden
Foto: Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhafen-Altenbruch

anzuknüpfen und einen Ausgleich für die am 24. Mai 1943 im Nordatlantik zunächst eingestellten U-Boot-Aktivitäten zu finden. Zwar blieben die Versenkungszahlen bei steigenden Verlusten niedrig, aber dennoch waren deutsche U-Boote, ab Juni 1944 nur noch solche mit nachgerüstetem Schnorchel, in den amerikanischen Gewässern weiterhin unterwegs.

Und in der Karibik? U 539, ein IX-C/40-Boot unter dem Kommando von Hans-Jürgen Lauterbach-Emden, lief am 1. Mai 1944 aus Saint-Nazaire aus und operierte wie U 516 unter Kapitänleutnant Hans-Rutger Tillessen in der Karibik. Sie führten die letzten Angriffe auf Schiffe in der Karibik aus. Der Tanker *Esso Harrisburg* mit knapp 10.000 BRT war am 7. Juli 1944 das letzte Handelsschiff, das von einem deutschen U-Boot in der Karibik versenkt wurde.

Beide Boote blieben noch kurze Zeit in der Karibik, bevor sie das Operationsgebiet verließen und Ende September, Anfang Oktober 1944 in Flensburg festmachten. U 530 (Kapitänleutnant Kurt Lange) schließlich war das letzte deutsche U-Boot, das in die Karibik entsandt wurde. Es lief am 22. Mai 1944 aus Lorient aus und operierte im Atlantik, in der Karibik und um Trinidad. Lange konnte zwar keine Versenkungserfolge erzielen, war aber über einen Monat unentdeckt geblieben und kehrte wohlbehalten zurück.

**„PASST BLOSS AUF!“** Korvettenkapitän Richard Zapp kehrt mit U 66, das auf seiner 4. Unternehmung vor der US-Küste fünf Schiffe versenkte, nach Lorient zurück
Foto: SZ-Photo/Berliner Verlag

## Das Blatt wendet sich

Damit endete die deutsche Offensive in der Karibik. Die Versenkungszahlen und Verlustraten belegen, dass die Einsätze in der Anfangszeit sehr erfolgreich verliefen. Dies änderte sich mit Einführen des Konvoisystems und der Fähigkeit, monatlich mehr Schiffsraum zu ersetzen, als durch den Feind verloren ging. Zudem waren es Weiterent-wicklungen in der Radartechnik, in der Funk-Peilgenauigkeit und in den Dechiffrier-Fähigkeiten, die aus den deutschen Jägern Gejagte machten. Deutsche rüstungstechnische Innovationen als Reaktion auf die alliierte Technik kamen für eine offensive Seekriegsführung zu spät und nicht mehr zum Tragen. Gleiches galt für die Kämpfe vor den nordamerikanischen Küsten.

Seit Juli 1944 weiteten die Amerikaner ihre Luftraumüberwachung im Mittelatlantik und vor den amerikanischen Küsten aus. Zudem war ihre Luftflotte modernisiert worden und daher leistungsfähiger. Für die deutschen U-Boote wurde es immer schwieriger, durch deren engmaschiges Überwachungsnetz zu navigieren, wenn sie es denn überhaupt schafften, die Biskaya ungehindert zu verlassen. Dass die französischen Atlantik-

häfen als Stützpunkte mittlerweile selbst bedroht waren, erschwerte diese Situation zusätzlich.

## Kaum mehr Versenkungen

Dennoch entsandte Dönitz nach wie vor U-Boote in kanadische und amerikanische Gewässer und operierte im Nordatlantik, obwohl auch die Schlacht im Atlantik längst verloren war. Das wohl einzige erfolgreiche Unternehmen führte Kapitän zur See Kurt Dobratz auf U 1232 (IX C/40) vom 12. November 1944 bis zum 14. Februar 1945 durch. Er versenkte drei Schiffe und beschädigte zwei mit 26.900 BRT.

Demgegenüber standen im letzten Kriegsjahr die gesamten Aktivitäten in kanadischen und amerikanischen Gewässern: sechs Schiffsversenkungen mit 22.800 BRT.

**ZUNEHMENDE VERLUSTE:** Dieses U-Boot wird durch Luftangriffe amerikanischer Bomber zum Auftauchen gezwungen Foto: Interfoto/Topfoto

**Durchhalteparolen wie dieser Aufruf von Karl Dönitz mehrten sich ab der zweiten Jahreshälfte 1943: „Der Führer verfolgt jede Phase eures Kampfes. Angriff! Ran! Versenken!“**

In diesen U-Boot-Gruppen, die zusammengefasst den Codenamen „Seewolf“ trugen, waren 19 Boote eingesetzt, von denen zehn verloren gingen.

Fünf U-Boote bildeten die letzte „Seewolf“-Gruppe mit Ziel nordamerikanische Gewässer. Am 30. März 1945 stach U 873 (IX D 2, Kapitänleutnant Friedrich Steinhoff) von Kristiansand aus in See. Es gelangte in amerikanische Gewässer und ergab sich am 11. Mai 1945 dem Zerstörer *USS Vance*. Auch andere Boote ergaben sich den Amerikanern oder wurden noch in den letzten Tagen des Krieges versenkt. Und U 3523, ein neues Boot vom Typ XXI (Oberleutnant zur See Willi Müller), war eines der letzten durch Feindeinwirkung versenkten deutschen U-Boote.

## Bindung des Gegners

Was bleibt von der Operation „Paukenschlag“? Die Angriffe vor der amerikanischen „Haustür“ kamen für die Vereinigten Staaten völlig überraschend und waren deswegen zunächst sehr erfolgreich. Die von den USA zögerlich eingeleiteten Gegenmaßnahmen zeigten erst in der zweiten Jahreshälfte 1942 Wirkung, auf die die Deutschen zu reagieren versuchten. Den ab 1943 von den Amerikanern eingeführten technischen Neuerungen waren die Boote und ihre Kommandanten aber nicht mehr gewachsen. Der operative Schwenk von Dönitz im Dezember 1942, sich mehr auf den Kampf gegen Geleitzüge auch im mittleren Atlantik zu konzentrieren, war daher konsequent.

Immerhin banden die „Paukenschläger“ gegnerische Seestreitkräfte, die bei der Geleitzugsicherung fehlten. Aber die massive Aufrüstung der Amerikaner glich dieses Manko wieder aus, sodass die erwartete Diversionswirkung durch den Kampf vor den amerikanischen Küsten schließlich verpuffte. Am Ende steht die Erkenntnis, dass zu wenige deutsche U-Boote in zu vielen Einsatzgebieten standen und die Innovationen in Schiffbau und Technik zu spät kamen. ⚓

**CHANCENLOS:** Nachdem eine Havilland „Mosquito“ mit Raketen und Bordkanonen ein U-Boot schwer beschädigt unter Wasser gedrückt hatte, bestand keine Hoffnung mehr für Boot und Besatzung Foto: Interfoto/Topfoto

# Schlachtschiffe im Visier

**Ein neuerliches Wettrüsten zur See zu verhindern, war der hehre Anspruch der „Großen Fünf“, die am 6. Februar 1922 das Washington-Abkommen unterzeichneten. Doch die Vernunft konnte nur einen Etappensieg erringen**

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

**DIE USA KOMMEN:** *USS Colorado*, eines von vier Schlachtschiffen der *Colorado*-Klasse, lief 1921 vom Stapel und stellte zwei Jahre später in Dienst

Foto: picture-alliance/Zumapress/Bain News Service

Die Welt war gewarnt. Als der Krieg zu Ende ging, lag nicht nur die politische Ordnung des alten Europas mit verheerenden sozialen und wirtschaftlichen Verwerfungen in Trümmern. Es zeichnete sich auch keine neue Ordnung ab, die den Menschen Optimismus und Vertrauen in die Zukunft gegeben hätte. Die ehemalige Supermacht Deutschland war vernichtet und würde sich so bald nicht wieder aufrichten. Großbritannien, das immer noch über eine zwar nicht mehr moderne, aber bedeutende Flotte verfügte, war faktisch bankrott, ebenso Frankreich und Italien. Das Habsburger Reich und die Türkei waren zerkleinert, und Russland zehrte seine letzten Ressourcen im Bürgerkrieg auf.

Während Europa mit den unmittelbaren Folgen des Krieges rang, konnten die Vereinigten Staaten, die 1917/18 unglaubliche Kraftanstrengungen geleistet und keine schweren Verluste zu beklagen hatten, relativ schnell zu einem geregelten politischen und wirtschaftlichen Betrieb übergehen; ähnlich das kleinere und schwächere Japan, dessen militärisches Engagement im Krieg auf den Pazifik begrenzt gewesen war.

## Japan und England als Gegner?

Ein neutralisiertes Europa hier, die aufstrebenden Mächte USA und Japan dort – das war vereinfacht die politische Großlage im Jahr 1918, die die bange Frage aufwarf, wie es weitergehen würde auf der Weltbühne. Um im pazifischen Raum den lauernden Konkurrenten Japan einzuhegen, meinten die Amerikaner weiterhin eine große Schlachtflotte zu benötigen, die noch im Krieg, im August 1916, mit Blick auf das Deutsche Reich bewilligt worden war. Zwar hatte man wegen der deutschen U-Boot-Gefahr die Schlachtschiffambitionen zugunsten von Zerstörern und Handelsschiffen aufgeben müssen, dennoch war die U.S. Navy beständig gewachsen.

**MAN TRIFFT SICH:** **Blick in den Konferenzsaal im Pan American Building in Washington, wo die Vertreter über mehrere Monate maritime Zukunftsfragen verhandelten** Foto: picture-alliance/akg-images

Ungeachtet der Tatsache, dass die Skagerrak-Schlacht von 1916 zwischen der Hochseeflotte und der Grand Fleet den operativen Wert von Großkampfschiffen und damit die Sinnhaftigkeit des auf den Schlachtflottenbau ausgerichteten Wettrüstens vor 1914 infrage stellte, blieben Großkampfschiffe im Fokus der Anstrengungen. Auch in Japan und Großbritannien, das nach einer selbst definierten Ruhephase („Ten Years Rule") seine traditionelle Seemachtposition wiederzuerlangen und dafür Vorbereitungen zu treffen beabsichtigte.

Nach wie vor stand das Schlachtschiff wie kein anderes Waffensystem im Selbstverständnis der Nationen für deren industrielle Leistungsfähigkeit und den Willen, Seemacht zu erhalten oder zu erlangen – nicht das U-Boot, obwohl es seine operativen Fähigkeiten unter Beweis gestellt hatte, und noch weniger flugzeugtragende Schiffe, deren Wert man erst erkannte, als der Krieg zu Ende ging.

Obwohl das deutsch-englische Wettrüsten im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts ein wesentlicher Grund für den Kriegsausbruch gewesen war und die Verantwortlichen dies auch klar erkannten, deutete nun alles auf ein erneutes maritimes Kopf-an-Kopf-Rennen hin, in dessen Mitte wiederum Dickschiffe fuhren. Diesmal zwischen den USA, Großbritannien und Japan.

Befeuert wurde der entstehende Gegensatz durch Londons ablehnende Haltung zu Punkt 2 (siehe Seite 24) von Woodrow Wilsons bekannten „Vierzehn Punkten", mit denen der reformwillige US-Präsident eine dauerhafte Friedensordnung etablieren wollte.

Erinnerte die darin geforderte „Freiheit der Schifffahrt auf den Meeren" nicht frappierend an das „Mare Liberum" des Niederländers Hugo Grotius, der im 17. Jahrhundert gleichsam Gegenposition zu John Seldons „Mare Clausum" bezogen hatte – einst theoretische Grundlage für Großbritanniens Aufstieg zur Handels- und Seemacht? Und nun? Kein Recht mehr auf Blockade, Durchsuchen und Beschlagnahmen von Konterbande? Das konnte den Briten nicht gefallen, auf deren Ersuchen hin dieser Passus auf der Friedenskonferenz durchfiel.

## Amerikas Wille zur Seemacht

Verärgert ließ Wilson daraufhin die vier Schlachtschiffe umfassende *Colorado*-Klasse mit 40,6-cm-Hauptartillerie vervollständigen, von der bisher nur *USS Maryland* fertiggestellt worden war. Und nicht nur dies: Sechs weitere Schlachtschiffe, die mit ihren gigantischen zwölf 40,6-cm-Geschützen in vier Drillingstürmen wahre „Super-Dreadnoughts" zu werden versprachen, gingen in Bau. Die sechs Schlachtkreuzer der *Lexington*-Klasse wurden kurzerhand zu Schlachtschiffen umgerüstet mit je acht 40,6-cm-Rohren der Hauptartillerie.

Alles in allem würde die U.S. Navy mit 40 modernen Großkampfschiffen der britischen weit überlegen sein, was einen Sturm der Entrüstung auf der Insel auslöste. Dort vertrat man in Öffentlichkeit und Regierung die einhellige Meinung, England habe doch

## NEUBAUPLAN VON SCHLACHTSCHIFFEN

| LAND | GROSSBRITANNIEN | | USA | | JAPAN | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Klasse | G 3 | N 3 | *Lexington* | *South Dakota* | *Amagi* | *Kii* | Nr. 13 |
| Verdrängung | 48.800 t | 48.500 t | 43.500 t | 43.200 t | 40.000 t | 41.400 t | 47.500 t |
| Geschwindigkeit max. | 31–32 kn | 23 kn | 33,25 kn | 23 kn | 30 kn | 29,75 kn | 30 kn |
| Hauptbewaffnung | 9 × 40,6 cm | 9 × 45,7 cm | 8 × 40,6 cm | 12 × 40,6 cm | 10 × 40,6 cm | 10 × 40,6 cm | 8 × 45,7 cm |
| Gürtelpanzer | 35,6 cm | 38,1 cm | 19,05 cm | 34,3 cm | 25,4 cm | 29,2 cm | 34,3 cm |
| Decksschutz | 20,3 cm | 20,3 cm | 5,08 cm | 8,89 cm | 15,2 cm | 15,2 cm | 12,7 cm |

**ALLES VERGANGENHEIT?** Großbritannien wollte sich dauerhaft nicht mit dem Status einer nachgeordneten Seemacht zufriedengeben; im Bild *HMS Royal Souvereign*, *HMS Resolution* und *HMS Revenge* im Ersten Weltkrieg Foto: Mary Evans Picture Library

**AMERIKANISCHER GROSSKAMPFSCHIFFBAU:** Mit Leichtigkeit hätten die USA in den 1920er-Jahren ein maritimes Wettrennen gegen Großbritannien und Japan gewinnen können, steckten sich aber selbst Grenzen Foto: picture-alliance/Zumapress/BuyEnlarge

nicht einen verlustreichen Krieg geführt, um seine maritime Vorherrschaft nun ausgerechnet an seinen stärksten Partner abtreten zu müssen. Aber mehr als vier neue Schlachtschiffe (40,6-cm-Hauptartillerie) und dann nochmals vier mit einer Hauptbewaffnung von sogar 45,7 Zentimetern waren bei den verknappten Nachkriegsbudgets nicht möglich.

### Japans Doktrin

Die Japaner entwickelten eine ähnliche maritime Betriebsamkeit. Den noch 1916/17 in den Haushalt aufgenommenen Schlachtschiffen *Nagato* und *Mutsu* folgte 1920 der Baubeginn von *Kaga* und *Tosa* (alle mit dem Hauptkaliber 40,6 cm), 1921 kamen weitere zwei und 1922 sogar vier weitere Großkampfschiffe hinzu. Für 1923 sah die japanische Marine bei vier neuen Schiffen mit den Baunummern 13 bis 16 bereits eine Kaliber-Steigerung auf 46 Zentimeter vor.

Japans Ziel war gesteckt: nach dem für die europäischen Mächte ruinösen Ersten Weltkrieg mit einem ambitionierten 8/8/8-Bauprogramm (acht Schlachtschiffe, acht Schlachtkreuzer, alle nicht älter als acht Jahre) hinter den USA dauerhaft Platz zwei in der Liste der *seagoing nations* zu belegen. Das Bauprogramm korrespondierte mit der japanischen Doktrin der „großen Entscheidungsschlacht" und dem Willen zur Expansion in Ostasien.

Beide Treiber der Flottenrüstung, die USA und Japan, bezogen dabei nicht nur gegeneinander Stellung, sondern hatten deutlich die mittelfristige Schwäche Großbritanniens vor Augen. Bevor Japan seinen Plan realisieren konnte, verständigten sich jedoch Großbritannien, das sich der Gefahr dauerhafter Bedeutungslosigkeit zur See bewusst war, und die USA. Ziel war ein internationaler Flottenausgleich, um die stärker werdende neue Seemacht in Fernost zu bändigen; zudem hofften die Briten auf eine klare, für sie günstige Begrenzung der amerikanischen Rüstung unter ihrem neuen Präsidenten Warren G. Harding.

> **„Uneingeschränkte Freiheit der Schifffahrt auf den Meeren, außerhalb der Territorialgewässer, im Frieden sowohl wie im Kriege, ausgenommen jene Meere, die ganz oder teilweise durch internationales Vorgehen zur Durchführung internationaler Verträge gesperrt werden"**
>
> Punkt 2 der „Vierzehn Punkte" von 1918

Indes waren sich alle einig: Die fatale Situation, dass sich wie vor dem Ersten Weltkrieg gegenseitig aufschaukelnde Marinerüstungen wie die Großbritanniens und des Deutschen Reiches die Außenpolitik aller Nationen narkotisieren und möglicherweise in eine erneute Katastrophe führen würden, durfte nicht noch einmal eintreten.

Die Washingtoner Konferenz von November 1921 bis Februar 1922 mit Vertretern der USA, Großbritanniens, Japans, Frankreichs und Italiens – Deutschland war an den Versailler Vertrag gebunden und die Sowjetunion international isoliert –, legte unter anderem einen zehnjährigen Baustopp für alle Großkampfschiffe, die Stärkeverhältnisse zur See – 5 (USA) : 5 (GBR) : 3 (JPN) : 1,75 (FRA) : 1,75 (ITA) – und die Höchstzahl an Schlachtschiffen fest: 20 : 18 : 12 : 7 : 6. Außerdem galt die Maximaltonnage von 35.000 Tonnen bei einem Kaliber (Hauptartillerie) von 40,6 Zentimetern.

Die maritimen „Habenichtse" Italien und Frankreich erklärten sich mit dieser für sie vorteilhaften Regelung einverstanden und gingen auch ansonsten alles sehr gelassen an, da sie die finanziellen Mittel für neue Schiffe zunächst ohnehin nicht besaßen. Der London zugeschriebene Index „5" war genau genommen eine Ziffer ohne Wert, denn die finanziell ausgelaugte Insel würde niemals mit den USA Schritt halten können.

### Neuer Kreuzertyp

Allein die USA schienen von dem Vertrag zu profitieren. Zum einen war mit einer englisch-japanischen Annäherung kaum mehr zu rechnen. Zum Zweiten hatte sich das aufstrebende Kaiserreich mit dem Mittelwert zufriedengegeben und daraus resultierend sein Bauprogramm stutzen müssen; nur *Nagato* und *Mutsu* durften fertiggestellt werden. Da die Übereinkunft von 1922 ausdrücklich gestattete, Schlachtschiffe zu Flugzeugträgern umzurüsten, begann Japan mit dem Umbau. *Akagi* und *Kaga* wurden so zur Grundlage der ebenfalls reglementierten,

aber legalen japanischen Träger, von denen Japan im Herbst 1941 acht besitzen sollte.

Die Stimmung nach Ratifizieren der Verträge von Washington war unter den Mächten aufgeräumt, die Weltmeinung sah das Ergebnis rundweg positiv. Einem neuerlichen internationalen Wettrüsten schien das Wasser abgegraben, die Vernunft über nationale Egoismen gesiegt zu haben.

Doch nicht ganz: Das Versäumnis, auch die Anzahl Großer und Kleiner Kreuzer mit in die Diskussionen einzubeziehen, veranlasste nämlich gerade Briten und Japaner in der Folgezeit, ihre Anstrengungen auf schwächere Schiffstypen zu verlagern. So bildete sich in Anlehnung an die 1922 verabschiedeten qualitativen Richtlinien der „Washington-Kreuzer“ mit entsprechenden technischen Vorgaben heraus.

**IN GUTER STIMMUNG:** **Wie der hier grüßende französische Politiker Aristide Briand waren alle Teilnehmer vom Erfolg der Konferenz überzeugt. Doch der Schein trog**

Foto: picture-alliance/akg-images

WASHINGTON-ABKOMMEN

## Die 9 wichtigsten Punkte

1. Zehnjähriger Baustopp für alle Großkampfschiffe
2. Herstellen eines Verhältnisses von 5 (USA) : 5 (GBR) : 3 (JPN) : 1,75 (FRA) : 1,75 (ITA)
3. Ausgehend von der gegenwärtigen Zahl in den einzelnen Flotten eine Begrenzung der Höchstzahl an Großkampfschiffen auf 20 britische, 18 US-amerikanische, 10 japanische, 7 französische und 6 italienische
4. Begrenzung der einzelnen Flugzeugträger auf 27.000 Tonnen und acht 20,3-cm-Kaliber
5. Begrenzung der einzelnen Schlachtschiff-Neubauten auf 35.000 Tonnen und ein Kaliber von höchstens 40,6 cm
6. Begrenzung aller anderen Schiffstypen auf höchstens 10.000 Tonnen und 20,3-cm-Kaliber
7. Neubauten an Großkampfschiffen dürfen nur dem Ersatz veralteter Einheiten nach frühestens 20 Jahren dienen
8. Verpflichtung Großbritanniens und der USA, ihre Stützpunkte im Pazifik nicht auszubauen
9. Gültigkeit des Vertrages bis 1946 (oder bis zwei Jahre nach Kündigung eines der Mitglieder)

Für das langfristige Verhältnis zwischen Japan und den USA entstand die paradoxe Situation, dass Tokio zwar die eigene numerische maritime Unterlegenheit akzeptierte, ansonsten aber im Fernen Osten freie Hand behielt. Daraus folgerte, dass der Westen über Japans Vorhaben und Planungen nie ganz im Bilde war; was auf den Reißbrettern japanischer Marineingenieure jetzt und in Zukunft entstand, blieb dem amerikanischen Admiralstab verborgen. Diese Unsicherheit führte zu vernichtender Kritik der Öffentlichkeit ausgerechnet in dem Land, in dem die Konferenz stattgefunden hatte. Ohne Not habe man sich selbst begrenzt und dauerhaft der Möglichkeit beraubt, Großbritannien, aber vor allem Japan weit hinter sich zu lassen. Die wirtschaftlich kraftvollen USA hätten jeden Wettlauf zur See jederzeit gewinnen können, hieß es.

### Folgekonferenzen

Die danach einberufenen Flottenkonferenzen von Genf 1927 und die von London 1930 und 1935/36 zeigten in der Tat die Wirkung des 1922 verhängten zehnjährige Baustopps für Großkampfschiffe. Aber eben nur vorübergehend, und alles andere wie sonstige Schiffstypen, Tonnagen und Kalibergrößen musste zäh und unter geänderten politischen Umständen neu ausgehandelt werden. Hinzu kam, dass in der ersten Hälfte der 1930er-Jahre Deutschland, Italien und Frankreich wieder in die Gruppe der Seemächte drängten, was die Situation zusätzlich verschärfte.

Dass ab 1936 alle Schranken in der internationalen Marinerüstung zu fallen begannen, weist dem Washingtoner Flottenvertrag von 1922 letztlich nur eine marginale Bedeutung zu. Denn jenen nachhaltigen Beitrag zum Weltfrieden, den sich die Initiatoren damals erhofft hatten, konnte das Abkommen nie leisten. ⚓

**JAPANISCHER ANSPRUCH:** **Von *Mutsu* (im Bild) bis zum Riesenschlachtschiff *Yamato* dauerte es nicht lange. Genau diese Entwicklung hatten die Initiatoren des Abkommens von 1922 verhindern wollen**

Foto: picture-alliance/Zumapress/BuyEnlarge

FLUGZEUGKREUZER *HMS GOTLAND*

# Der Letzte seiner Art

**Anfang der 1930er-Jahre lief in Schweden ein bemerkenswertes Schiff vom Stapel, das einzigartig war: die *HMS Gotland*, ein Flugzeugkreuzer mit außergewöhnlicher Konfiguration**

Von Christian König

Im Ersten Weltkrieg setzte die deutsche Kaiserliche Marine ebenso wie die britische Royal Navy einen neuen Schiffstyp ein: das Flugzeugmutterschiff. Dabei bediente man sich der Fracht- oder (seltener) Fährschiffe, die Wasserflugzeuge in beschränkter Zahl vor allem für Aufklärungseinsätze mitführen konnten. Wenn es das Wetter erlaubte, setzte man die Wasserflugzeuge aus, die dann neben den Schiffen starten und später auch wieder landen konnten. Die Geschwindigkeit der Flugzeugmutterschiffe – in der Kaiserlichen Marine waren es beispielsweise die *SMH Answald*, *SMH Oswald*, *SMH Glyndwr* oder *SMH Santa Elena* – blieb hinter der anderer Aufklärungseinheiten zurück, sodass sich ihr Einsatz in Aufklärungsgruppen und im Verbund mit leichten Kreuzern nicht durchzusetzen vermochte. Stationär verwendet, bewährten sich die Flugzeugmutterschiffe insbesondere bei der Kaiserlichen Marine aber durchaus. So über-

**PASSAGE:** Die *HMS Gotland* durchfuhr den Nord-Ostsee-Kanal mehrfach. Im Februar 1936 besuchte das Schiff Kiel

**WEITERENTWICKLUNG:** Das bereits 1901 in Fahrt gebrachte Panzerschiff *HMS Dristigheten* wurde 1927/28 nach Entfernung des hinteren Geschützturms zu einem Werkstattschiff für Seeflugzeuge umgebaut Alle Fotos: Christian König

wachten sie den Sund oder fungierten als Flugzeugbasis in der Nordsee. So mancher britische Überfall auf die Minensucher in der Deutschen Bucht scheiterte, weil Wasserflugzeuge die Angreifer frühzeitig aufklärten.

Die mangelnde Geschwindigkeit der Flugzeugmutterschiffe ließ sich nicht beheben, solange das Material unverändert blieb. Was aber, wenn man schnellere Fahrzeuge zu Mutterschiffen umrüsten würde? Was, wenn Kreuzer die Grundlage bildeten? Die Idee des Flugzeugkreuzers war geboren. Dabei sollten wahlweise schnelle Passagierschiffe, besser aber noch vorhandene kleine Kreuzer umgebaut werden; ein Teil der vorhandenen Artillerie wich dann Abstellplätzen für Seeflugzeuge. Den Kleinen Kreuzer *SMS Stuttgart* etwa baute man im Frühjahr 1918 zum Flugzeugkreuzer um, und er sollte sich durchaus bewähren.

## Größere Dimensionen

Da ein umgebauter Kreuzer aber zwangsläufig nur einige wenige Maschinen mitführen konnte, plante man in größeren Dimensionen. Aus dem Kreuzer *SMS Roon* hätte ein Flugzeugkreuzer entstehen können, der bis zu zwölf Wasserflugzeuge aufnehmen konnte. Im Vereinigten Königreich beendete man das Kapitel Mutterschiffe bzw. Flugzeugkreuzer schneller und schaffte den Schritt zum echten Träger für Luftfahrzeuge mit Radfahrwerk. Die *HMS Furious* (1916) und die *HMS Argus* (1918) wirkten richtungsweisend.

In Berlin griff entsprechend der Wunsch Raum, es der Royal Navy gleichzutun. Den noch begonnenen Umbau des Passagierschiffs *Ausonia* führte man aufgrund des Kriegsendes dann aber nicht mehr aus. Der Flugzeugträger war Mutterschiffen wie Flugzeugkreuzern hinsichtlich seiner Kampfkraft deutlich überlegen, weshalb die ersten beiden Typen schnell wieder von der Bild- und Wasseroberfläche verschwanden. Lediglich ein Land leistete sich in der Mitte der 1930er-Jahre noch einen Flugzeugkreuzer als Neubau: Schweden.

## Ungewisse Zukunft

In den wirtschaftlich angespannten 1920er- und 1930er-Jahren bestand in Stockholm Uneinigkeit darüber, inwiefern man für die in die Jahre gekommenen Kriegsschiffe Ersatz beschaffen konnte. 1926 plante man einen kleinen, bis zu 29,5 Knoten schnellen Flugzeugträger mit durchgehendem Flugdeck und zwei Katapultanlagen für bis zu zwölf Landflugzeuge, bei dem die Länge des Decks allerdings nicht für eine Landung ausreichte. Ein Jahr später entwickelten die Planer den kleinen Flugzeugträger zu einem Flugdeck- bzw. Flugzeugkreuzer weiter. Bewaffnet mit drei 15,2-cm-Zwillingstürmen, sollte er auf dem Achterschiff ein Flugdeck mit zwei Katapultanlagen erhalten. Doch auch in dieser Konfiguration war es für die Piloten nicht möglich, auf dem Schiff zu landen, sodass die bis zu zwölf Luftfahrzeuge ihre Flüge irgendwo an Land beenden mussten. Um wenigstens die Einsatzreichweite zu erhöhen, konstruierten die Ingenieure das Projekt dahingehend um, dass das Schiff auch Wasserflugzeuge mitführen konnte.

Noch während man am Entwurf arbeitete, prüften die Verantwortlichen, inwiefern sie bereits vorhandene Schiffe zu Flugzeugkreuzern umbauen konnten.

**NEUES PROJEKT:** Nach über zweijähriger Bauzeit lief der Neubau des Flygplankryssaren (Flugzeugkreuzer) am 14. September 1933 bei der Schiffswerft Lindholmens varv der AB Götaverken in Göteborg vom Stapel

Hierbei rückte zunächst das Panzerschiff *HMS Dristigheten* in den Fokus. Das bereits 1901 in Dienst gestellte Schiff war schon ziemlich betagt, erwies sich aber in einem erstaunlich guten Zustand, sodass die Marine 1927 beschloss, das Schiff nicht wie geplant zu verwerten. Stattdessen rüstete sie die *Dristigheten* zu einem Seeflugzeugtender um, der auf dem Achterdeck eine Werkstatthalle bekommen sollte. 1929 erneut in Fahrt gebracht, konnte die *Dristigheten* bis zu drei Wasserflugzeugen Platz bieten. Der Einbau einer Schleuderanlage war allerdings nicht möglich, sodass der Einsatz als Hilfsflugzeugträger ausschied.

Die Haushaltslage war angespannt, und im Parlament in Stockholm konnte man für zwei Neubauten – einen leichten Kreuzer und einen kleinen Flugzeugträger – keine Mehrheiten auftreiben. Vor diesem Hintergrund überarbeitete man den Entwurf des 5.500-Tonnen-Flugzeugkreuzers von 1927 erneut: Die Ingenieure verkürzten den Schiffsrumpf und platzierten eines der drei 15,2-cm-Zwillingsgeschütze in Kasematten in der Vorderfront des Aufbaus, was dem Schiff eine leistungsstarke und auch offensive Artillerie verlieh.

Sie hatte einen Höhenrichtbereich von maximal 60 Grad, die maximale Reichweite betrug stolze 18 Kilometer! Hinter dem hinteren 15,2-cm-Zwillingsturm wollte man – analog zum Konzept der *Dristigheten* – eine Insel mit drehbarem Katapult, gefolgt von Werkstätten, und am Heck einen Flugzeugkran realisieren. Die Decksfläche über den Werkstätten bot Platz für Abstellplätze mit drei Gleisen, auf denen Rollwagen die Bordflugzeuge zum 22-Meter-Katapult transportieren konnten.

## Bis zu elf Flugzeuge

Das 134,8 Meter lange und 15,4 Meter breite Schiff mit seinen nunmehr 4.600 Tonnen Standardverdrängung vereinte im Planungsstadium die Vorteile eines Kreuzers mit denen eines kleinen Flugzeugträgers: Als Kreuzer bot das Schiff eine hohe Geschwindigkeit von 27,5 Knoten und vier schlagkräftige 15,2-cm-Geschütze gegen Seeziele nach vorne, zwei weitere 15,2-cm-Kanonen in einem Zwillingsturm achtern und vier 7,5-cm-Bofors-Lvk-M/28-Schnellfeuerkanonen für die Flugabwehr. Und als kleiner Flugzeugträger bot der Entwurf Platz, um bis zu elf Wasserflugzeuge mitzuführen und zu Aufklärungszwecken abzuschleudern.

Dabei gab es aber eine Einschränkung: Waren die Hangarkapazitäten für teilzerlegte Wasserflugzeuge ausgereizt, musste man die weiteren in ungeschützter Oberdecksaufstellung mitführen. Um nun das Katapult überhaupt benutzen zu können, musste die Besatzung wenigstens ein Flugzeug außenbords heben, sonst reichte der Platz für den Schleuderbetrieb nicht aus. Die elf Flugzeuge waren insofern ein rein akademischer Wert, da sie die Leistungsfähigkeit des Schiffes klar überhöhten. Eine weitere Fähigkeit bestand im Einsatz des Schiffes als Minenleger, der bis zu 100 Seeminen an Bord hatte.

Die Antriebsanlage des Entwurfs stützte sich auf vier Dampfkessel und Dampfmaschinen, die zusammen 33.000 PS leisteten und dem Schiff zu 27,5 Knoten verhelfen sollten. Auch dies war ein Zugeständnis an den Kostendruck. Die Kraft kam aus vier Generatoren, von denen zwei mittels Dampfturbinen, die anderen beiden hingegen von Dieselmotoren angetrieben werden sollten. Zusätzlich war auch ein Verdampfer vorgesehen, der die Aufgabe hatte, Süßwasser herzustellen, wenn sich das Schiff auf Langstrecke im Atlantik befand.

## Kompromisslösung

Der Entwurf war im Grunde ein Anachronismus zu einer Zeit, als die großen Seemächte auf Flugzeugträger setzten. Für das schwedische Parlament aber war es der bestmögliche Kompromiss, und so gestand es dem Projekt 16,5 Millionen schwedische Kronen zu. Bereits 1930 begann die Schiffswerft Lindholmens varv der AB Götaverken in Göteborg mit dem Bau des Flygplankryssaren (Flugzeugkreuzer), der am 14. September 1933 vom Stapel lief. Nachdem die Schweden das Schiff ausgerüstet hatten, stellte es schließlich am 14. Dezember 1934 als *HMS Kryssare Gotland* in Dienst. Die Mannschaft umfasste bis zu 467 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften; dazu kamen 40 bis 60 Soldaten für die fliegerische Komponente.

**DURCHDACHT:** An den hinteren 15,2-cm-M/30-Zwilling schloss sich ein Arbeits- und Flugdeck nebst schwenkbarem Katapult an

Auf der Suche nach einem leistungsfähigen Bordflugzeug entschied man sich 1934 für vier zweisitzige Mehrzweckflugzeuge vom Typ Hawker Osprey aus Großbritannien. Abweichend von den Standard-Ospreys erhielt Schweden eine von 8,94 auf 9,64 Meter verlängerte Variante mit einer Spannweite von 11,28 Metern sowie am Rumpf anklappbaren Tragflächenpaaren. Das Leergewicht der in Schweden als S 9 bezeichneten Ospreys unterschied sich von den Exemplaren der Royal Navy. Statt auf 1.545 kamen die S 9 auf 1.850 Kilogramm; die maximalen Abfluggewichte stiegen von 2.245 auf 2.450 Kilogramm. Als Antrieb nutzte man Sternmotoren von Bristol Mercury (600 PS), die die schwedische Firma Nydqvist och Holm in Lizenz fertigte. Die Motorisierung war allerdings knappen Kassen geschuldet, denn für den in der Hawker Osprey Mk. II und Mk. III eingebauten Zwölfzylinder-Reihenmotor Rolls-Royce Kestrel IIMS (630 PS) fehlten schlicht die Mittel. Die Höchstgeschwindigkeit der schwedischen Osprey lag demnach um zirka 40 km/h unter den britischen, die im Schnitt 270 km/h schnell waren.

Bewaffnen ließen sich die Ospreys mit 7,9- oder 8,8-mm-MG, von denen eines auf der Steuerbordseite durch den Luftschraubenkreis nach vorne feuerte. Um diese Maschine möglichst vielseitig nutzen zu können, konnte man die Schwimmer gegen ein Radfahrwerk austauschen.

## Leistungsfähig

Mit diesen Flugzeugen war der Kreuzer dann auch Anfang 1936 in Kiel zu Besuch, um von dort durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in die Nordsee zu gelangen. Im selben Jahr erwarb Schweden zwei weitere Ospreys. Diese blieben allerdings die letzten, da Hawker die Produktion einstellte.

Herzstück des Bordflugbetriebs war zweifelsohne das leistungsfähige Pressluftkata-

**AUF REISEN:** Im Hafen von Falmouth, Cornwall, machte die *HMS Gotland* Anfang April 1937 einen Zwischenstopp

**STARTKLAR:** Das Katapult der *HMS Gotland* beschleunigte die S 9 auf zirka 100 km/h Abhebegeschwindigkeit. Am Ende der 22 Meter langen Gleitbahn bremste der Katapultschlitten automatisch und gab das Flugzeug frei

**ERSATZ:** Bis Ende 1943 setzte Schweden auf die S 9 im Bordbetrieb, weil die S 12 genannte Heinkel He 114 B-1 zu schwer für das Katapult der *Gotland* war

pult, mit dem die Maschinen eine Abhebegeschwindigkeit von zirka 100 km/h erreichten. Nach einem Einsatzflug fuhr die *Gotland* den sprichwörtlichen „Ententeich", damit die S 9-Bordflugzeuge sicher wassern konnten, bevor sie der Bordkran wieder zurück auf das Schiff hievte. Im Flugbetrieb erwiesen sich vor allem bei schlechtem Wetter die kurzen, harten Wellen der Ostsee als ernste Gefahr. Viele Wasserungen endeten mit kleinen oder größeren Brüchen und zwangen die *Gotland*, so manche Maschine zurück an Land zu bringen.

Bis 1937 rüstete man sechs 25-mm- und vier 8-mm-MG und zwei 53-cm-Torpedorohrdrillinge M/34 nach. Der Einsatz des Schiffes war in Friedenszeiten vor allem zu Ausbildungszwecken gedacht; die breite Auswahl an Rohrwaffen entsprach unter anderem diesem Ziel. Die wesentlichen Ausbildungsfahrten unternahm die *Gotland* 1935/36 in europäische Gewässer, ehe sie 1936/37 nach Westinidien und 1937/38 nach Afrika aufbrach. Im Sommer 1938 dampfte sie nach Belgien und Norwegen. Auf Ausbildungsreisen verzichtete man im Übrigen auf den Einsatz der Ospreys, wenn die Bedingungen nicht eben dem Lehrbuch entsprachen.

## Neue Lage

Im Winterhalbjahr 1938/39 unternahm die *Gotland* ausgedehnte transozeanische Ausbildungsreisen, zunächst nach Westafrika, dann nach Südamerika. Auf dem Rückweg besuchte das Schiff das Vereinigte Königreich. Die Sommerfahrten 1939 führten nach Frankreich und Großbritannien, anschließend verblieb das Schiff in Karlskrona. Eine Ausbildungsreise 1939/40 erschien hingegen aus politischen Gründen nicht ratsam. Im Winter 1939/40 froren wiederum Großteile der Ostsee zu, womit der Flugzeugkreuzer ohnehin in Schweden bleiben musste.

Der Überfall der Deutschen Wehrmacht auf die Nachbarländer Dänemark und Norwegen führte dazu, dass die *Gotland* am 9. April 1940 ihrer Rolle in der Kustflottan (Küstenflotte) nachkommen musste; sie schützte fortan die Zugänge durch den Schärengarten vor Stockholm.

Internationale Bekanntheit erfuhr die *Gotland* durch eine Indiskretion im Mai 1941. Das Schiff war zu Schießübungen im Kattegat unterwegs, als man einen Kriegsschiffverband aufklärte. Es handelte sich dabei um das am 18. Mai 1941 aus Gotenhafen ausgelaufene Schlachtschiff *Bismarck*, begleitet vom Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* und den Zerstörern Z 10 *Hans Lody*, Z 16 *Friedrich Eckoldt* und Z 23. Flankiert wurde der Verband von den beiden Sperrbrechern Sp 13 und Sp 31 sowie den Fahrzeugen der 5. Minensuchflottille. Die Schiffe sollten zum Auftakt des Unternehmens „Rheinübung" zunächst ins norwegische Bergen verholen, um von dort dann durch die Dänemarkstraße zwischen Grönland und Island in den Atlantik durchzubrechen.

**KEINE FLUGZEUGE MEHR:** Blick über die 40-mm-Bofors-Kanonen auf das Hinterschiff der *HMS Gotland* in den späten 1940er-Jahren während einer Liegezeit in Stockholm

Auf der *HMS Gotland* identifizierte man die Schiffe am 20. Mai 1941 eindeutig und meldete den Verband per Funk; die Information spielte man unter der Hand dem britischen Botschafter in Stockholm zu. Daraufhin begannen die Briten, beide Großkampfschiffe intensiv zu beschatten. Nur sieben Tage später, am 27. Mai 1941, wurde die *Bismarck* versenkt.

## Umbau zu einem Kreuzer

Der Einsatz der Ospreys im Bordflugbetrieb litt bald unter Ersatzteilmangel. Als nur noch drei der sechs Hawker Ospreys flugtüchtig waren, stand man am Scheideweg. Die von Schweden zwischenzeitlich für Aufklärungszwecke beschafften Heinkel He 114 B-1 (schwedische Typbezeichnung S 12) kamen für den Bordeinsatz nicht infrage. Zwar waren sie nur wenig breiter und länger als die S 9, wogen aber zirka 1.100 Kilogramm mehr – zu viel für die Kran- und Katapultanlage der *Gotland*. Die verbliebenen S 9 rüstete man zu Target Tugs (Schleppflugzeugen für Luftziele) um.

1944 entfernte man die Flugzeugschleuder und baute die *Gotland* zu einem konventionellen Kreuzer um. Darüber hinaus verbesserte man ihre Fähig-

**VÖLLIG NEUES SCHIFF:** Luftaufnahme des Kreuzers während des zweiten Madeira-Besuchs im Hafen von Funchal, 6. bis 10. Februar 1951, neben einer zivilen Short Sunderland der Aquila Airways

keit, Minen zu legen, indem der Dienstherr ihr Minenschienen spendierte. Vor allem aber wurde die Flugabwehr verbessert: Neben die beiden 75-mm-Bofors M/28 traten zwei weitere 75-mm-Bofors M/26, acht 40-mm-lvakan M/36, sechs 25-mm-lvakan M/32 und drei 20-mm-Kanonen M/40. Die bereits 1937 an Bord befindlichen vier 8-mm-MG behielt man bei. Die in der Literatur ab 1944 gerne gewählte Nomenklatur „Flugabwehrkreuzer" ist dennoch eher unpassend, wenn man die *Gotland* beispielsweise mit der *Atlanta-Oakland*-Klasse der U.S. Navy vergleicht.

## Ausbildungsschiff

In dieser Konfiguration blieb die *Gotland* bis Kriegsende 1945 in Fahrt. Anschließend kehrte die schwedische Marine zur Vorkriegsroutine zurück. In den Sommermonaten nutzte man den Kreuzer als Ausbildungsschiff vor allem auf der Ostsee, in den Wintermonaten unternahm man teilweise ausgedehnte Auslandsreisen. 1946/47 ging es nach Afrika, Südamerika, Mexiko und in die USA, im Sommer 1947 dann im Verband mit *HMS Munin* und *HMS Mode* nach Frankreich und Großbritannien. 1948/49 umrundete das Schiff Afrika, und im Sommer 1949 unternahm es Verbandsübungen gemeinsam mit *HMS Sandön*, *HMS Örskär* und *HMS Grönskär* und lief Häfen auf den britischen Inseln und den Färöern an. In den Jahren 1949/50 ging es erneut einmal um Afrika herum, ehe das Schiff im Sommer europäische Häfen besuchte. Anfang 1951 begab sich die *HMS Gotland* auf eine Mittelmeerreise, im Januar 1952 überquerte man den Atlantischen Ozean und besuchte unter anderem Kuba und später Kanada *(vinterexpedition)*.

**Der Zweite Weltkrieg beendete das Zeitalter der Großkampfschiffe. Flugzeugträger und U-Boote waren fortan die maritimen Leistungsträger aller Seemächte – ob nuklear oder konventionell**

1955 modernisierte man das Schiff letztmalig, wobei die Konstrukteure vor allem die Flugabwehrfähigkeit verbesserten. Zum Jahresende 1955 trug die *HMS Gotland* neben ihrer schweren Artillerie acht 40-mm-Bofors M/36, vier 40-mm-Bofors M/48, zwei 25-mm-Bofors M/32 und zwei 20-mm-Bofors M/40. Interessanterweise hatte man die beiden 53-cm-Torpedorohr-Drillinge M/34 beibehalten, ebenso die Fähigkeit zum Verlegen von bis zu 100 Seeminen.

Bereits wenige Monate später – im Jahre 1956 – ging die *Gotland* in die Reserve *(materielberedskap)*, wo das Schiff noch vier Jahre ein eher bescheidenes Dasein fristen durfte. Dies geschah zum einen aus Kostengründen, zum anderen aufgrund der auch internationalen Auffassung, wonach Überwasserkriegsschiffe dieser Größe nicht mehr zeitgemäß waren. Außer Dienst stellte der Kreuzer am 1. Juli 1960, blieb aber bis zur Veräußerung am 1. April 1963 äußerlich relativ unverändert. Nachdem die *Gotland* verkauft worden war, verlegte man sie nach Ystad, wo man sie verwertete. ⚓

FÜNFMAST-RAHSEGLER: HÖHEPUNKTE IN DER ENTWICKLUNG VON SEGELSCHIFFEN

# Giganten auf See

**Vor 130 Jahren – am 24. Juli 1892 – wurde sie zum letzten Mal gesichtet. Seither ist die deutsche Fünfmastbark *Maria Rickmers* auf See verschollen. Das tragische Ende des Schiffes ist Anlass, an die nur sieben weltweit gebauten frachtfahrenden Fünfmast-Rahschiffe zu erinnern**

Von Fregattenkapitän a. D. Hans Karr

Die sieben Segler waren eine besondere Spezies von Frachtsegelschiffen: groß, schnell, mit einer riesigen Segelfläche und für damalige Verhältnisse einer enormen Ladekapazität. Allen gemeinsam ist, dass sie zum einen bei ihrem Stapellauf die größten Segelschiffe der Welt waren und zum anderen ein tragisches Ende gefunden haben. Sie wurden von Dampfern gerammt, sind gestrandet oder blieben auf See verschollen. Mit zwei Segelkreuzfahrtschiffen haben sie in unseren Tagen Nachahmer gefunden, die im Kreuzfahrt- und Touristikgeschäft erfolgreich in Fahrt gekommen sind, aber eine ganz andere Welt abbilden als einst auf den altehrwürdigen Rahseglern.

## *France I*, Frankreich

Als Konkurrent zu den deutschen Großseglern, insbesondere zu den Flying-P-Linern der Reederei F. Laeisz, ließ die in Dünkirchen ansässige französische Reederei Antoine-Dominique Bordes & Fils in Glasgow auf der Werft D. & W. Henderson & Son eine Fünfmastbark bauen. Dieser Schiffstyp war damals sogar in der Seefahrernation England etwas vollkommen Neues und in der Schifffahrtswelt eine große Überraschung. Das am 2. September 1890 vom Stapel gelaufene und auf den Namen *France* getaufte Schiff war damals nicht nur das größte Segelschiff der Welt, sondern außerdem gleichzeitig weltweit der erste Großsegler mit fünf Masten.

Die Fünfmastbark *France* war für die Salpeterfahrt von Chile nach Europa bestimmt. Bei der Ausreise sollte das Schiff Kohle nach Brasilien transportieren. Die Ladefähigkeit für den seinerzeit in Europa so gesuchten Sal-

**HILFSANTRIEB:** *Maria Rickmers* ist mit festgemachten Segeln unter Dampfantrieb unterwegs
Foto: Archiv Autor

peter – er diente hier der Herstellung von Düngemitteln und von Sprengstoff – betrug 5.500 Tonnen. Um gegebenenfalls sichere Ballastreisen zu gewährleisten, war die *France* mit Ballasteinrichtungen und Doppelbodentanks und mit vier Dampfwinden ausgestattet, die sowohl zum Umschlagen der Ladung wie auch zur Segelbedienung genutzt wurden.

Über zehn Jahre lang blieb *France* in ihrem Fahrt- und Frachtgebiet im Einsatz. Sie bewährte sich gut und legte schnelle Reisen zurück. Im Mai 1901 befand sich das mit Kohle für Rio de Janeiro beladene Schiff mal wieder auf dem Weg nach Valparaiso. Vor dem Rio de la Plata geriet es jedoch in einem Pampero durch die verrutschende Kohleladung in Seenot. Am 14. Mai 1901 musste der Kapitän auf Position 34° S 48° W sein Schiff aufgeben. Die deutsche Viermastbark *Hebe* konnte die gesamte Besatzung an Bord nehmen.

**IM HEIMATHAFEN:** Die Fünfmastbark *France I* 1890 im Hafen von Dünkirchen
Foto: Archiv Autor

## *Maria Rickmers*, Deutschland

Gleichsam als Antwort auf den Bau der französischen *France* gab die deutsche Rickmers Reismühlen, Rhederei- und Schiffbau AG in Bremerhaven bei der Werft Russell & Co. in Glasgow den Bau der Fünfmastbark *Maria Rickmers* in Auftrag. Das Schiff lief am 18. Dezember 1891 vom Stapel.

An Schiffsgröße übertraf die *Maria Rickmers* die *France* und wurde damit zum größten Segelschiff ihrer Zeit. Dies sollte jedoch nur von kurzer Dauer sein. Schon im Juli 1892 ging der Segler verloren. Er hatte die kürzeste Lebensspanne aller sieben Fünfmastsegelschiffe.

Das Besondere an der Fünfmastbark war ihr Hilfsantrieb, der aus einer Dreizylinder-Dampfmaschine von 750 PS bestand und für die Flauten- und Revierfahrt gedacht war. Deren Platz- und Raumbedarf sowie die mitzuführenden 600 Tonnen an Kohlevorrat gingen zu Lasten der Ladefähigkeit, die sich dadurch auf 5.300 Tonnen reduzierte. Außerdem benötigte die Maschine für Wartung und Betrieb sechs Mann zusätzliches technisches Personal. Markantes Kennzeichen war ein großer Schornstein zwischen Kreuz- und Besanmast. Die *Maria Rickmers* führte als einziger der sieben Fünfmaster Skysegel.

Die Bark absolvierte nur eine Reise. Von Bremerhaven segelte sie Anfang März 1892 in Ballast nach Barry in Wales, wo sie eine Kohleladung mit Order für Singapur lud. Dort verstarb der Kapitän, und der Erste Offizier übernahm das Kommando über das Schiff. Nach Löschen der Kohleladung verholte die Fünfmastbark nach Saigon. Mit 57.000 Sack Reis sollte es zurück nach Bremerhaven gehen – dort kam die *Maria Rickmers* jedoch nie an.

Nach dem Passieren der Sunda-Straße, wo sie zuletzt gesichtet wurde, verliert sich seit dem 24. Juli 1892 jede Spur. Die Fünfmastbark *Maria Rickmers* wurde als verschollen erklärt.

**EINZIGARTIG:** *France I* war die erste Bark der Welt mit fünf Masten
Foto: Sammlung GSW

## *Potosi*, Deutschland

Nach den Fünfmastbarken *France* und *Maria Rickmers* war die *Potosi* der dritte weltweit gebaute Fünfmaster. Die Hamburger Reederei F. Laeisz gab das Schiff bei der Schiffswerft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde in Arbeit, wo es am 8. Juni 1895 vom Stapel lief. Der ständig in Europa gestiegene Verbrauch von Salpeter zwang damals die Reederei, ihre Transportkapazitäten zu erhöhen, um weiterhin in dem gewinnbringenden Geschäft zu bleiben und gegenüber der Konkurrenz mithalten zu können.

Die *Potosi*, die 6.100 Tonnen Salpeter laden konnte, wurde eines der schnellsten Segelschiffe der Welt. Sie machte regelmäßig kurze Reisen. Eine Rekordfahrt konnte das

Schiff im Jahre 1903 für sich verbuchen. Von Iquique nach Lizard war die *Potosi* gerade mal 57 Tage unterwegs. Ihr bestes Etmal erreichte sie unter ihrem ersten Kapitän, dem legendären Robert Hilgendorf, vom 10. auf den 11. Mai 1900 mit 376 Seemeilen. Das entspricht über 24 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15,7 Knoten. Die damaligen Handelsdampfer brachten es gerade mal auf knapp zehn Knoten.

Auf der letzten Reise unter deutscher Flagge erreichte die *Potosi* im September 1914 Valparaiso. Mittlerweile war der Erste Weltkrieg ausgebrochen und das Schiff wurde interniert. Es folgte eine mehrjährige Liegezeit bis 1920. Die Reederei F. Laeisz verkaufte bereits 1917 das in Chile liegende Schiff an die Bremer Reederei F. A. Vinnen. Allerdings musste der Fünfmaster drei Jahre später als Reparationsleistung an Frankreich ausgeliefert werden. Durch Weiterverkauf gelangte die *Potosi* an einen chilenischen Reeder und wurde in *Flora* umbenannt.

**Die *Potosi* war für die Strecke Iquique nach Lizard nur 57 Tage unterwegs. Unter dem legendären Kapitän Robert Hilgendorf erreichte das Schiff im Jahr 1900 mit 376 Seemeilen ihr bestes Etmal**

Am 15. September 1925 entdeckte die Besatzung auf der mit Kohle beladenen Fünfmastbark *Flora* ex *Potosi* nordwestlich der Falklandnseln Feuer im Schiff. Alle Löschversuche schlugen fehl. Trotz der Schwierigkeiten gelang es noch, die argentinischen Küstengewässer bei Commodoro Rivadavia zu erreichen. Dort missglückten zu allem Überfluss die Abschleppversuche. Das brennende Schiff strandete, wurde von der Besatzung verlassen, trieb aber als brennendes Wrack später wieder vom Strand ab. Dann versenkte der argentinische Kreuzer *Patria* am 19. Oktober 1925 auf ungefährer Position 45° S 66° W das gefährliche Schifffahrtshindernis mit Geschützfeuer.

## *Preussen*, Deutschland

Insbesondere in Deutschland entstand im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert eine Reihe von Großseglern, die man heute als Hightech-Schiffe bezeichnen würde. Von der Reederei F. Laeisz in Ham-

**IM HAFEN:** Nach langer Reise wird der Fünfmastbark eine Verschnaufpause gegönnt – Zeit für kleinere Reparaturarbeiten Foto: Archiv Autor

***PREUSSEN* UNTER DAMPF:** **Beide Schornsteine der Dampfanlage, die für die Rudermaschine, Ankereinrichtung und Ballastpumpen vorhanden waren, qualmen um die Wette** Foto: Archiv Autor

burger betrieben, sind diese schnellen und robusten Schiffe wegen ihrer einheitlich mit dem Buchstaben P beginnenden Schiffsnamen als Flying P-Liner in die Seefahrtsgeschichte eingegangen.

Im Jahr 1902 wurde auf der Schiffswerft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde mit der *Preussen* der größte dieser legendären Flying P-Liner gebaut. Das Schiff lief am 7. Mai 1902 vom Stapel. Es war zugleich das einzige Fünfmastvollschiff der Seefahrtsgeschichte, allerdings nicht, wie es so oft in der Literatur heißt, das größte Segelschiff. Diese Ehre kommt wiederum der französischen Fünfmastbark *France II* zu.

Insgesamt 13 erfolgreiche Reisen machte die *Preussen* bis 1910. Am 31. Oktober 1910 begann in Hamburg die 14. Fahrt. Mit Stückgut sollte es nach Valparaiso gehen und mit Salpeter zurück nach Hamburg. Doch das Schicksal wollte es anders. Eine englische Kanalfähre missachtete das Wegerecht und rammte das stolze Schiff.

Die manövrierbehinderte *Preussen* sollte in einen Nothafen gebracht werden. Doch bei dem aufkommenden Wind konnten die drei zu Hilfe genommenen Schlepper den großen Segler mit seinem

**MAJESTÄTISCHER ANBLICK: Das Fünfmastvollschiff *Preussen* bot unter vollen Segeln einen kaum zu beschreibenden Anblick**

Foto: Sammlung GSW

**REVIERFAHRT:** *R. C. Rickmers* ist im eigenen Gebiet ohne Segel mit dem Dampfantrieb unterwegs Foto: Archiv Autor

starken Windfang nicht halten. Die Schleppleinen brachen und das Fünfmastvollschiff *Preussen* strandete auf den Klippen von Dover. Versuche, das Schiff abzubergen, blieben erfolglos – der größte Flying P-Liner wurde so zum Totalverlust.

## *R. C. Rickmers*, Deutschland

Die Fünfmastbark *R. C. Rickmers* war der vierte deutsche und weltweit der fünfte Fünfmast-Rahsegler. Gebaut wurde das Schiff für die Bremerhavener Rickmers Reismühlen, Rhederei- und Schiffbau AG auf der hauseigenen Werft in Geestemünde und lief am 8. Februar 1906 vom Stapel. Der Segler sollte die 14 Jahre zuvor auf ihrer Jungfernreise verschollene Fünfmastbark *Maria Rickmers* ersetzen.

Wie die *Maria Rickmers* war die *R. C. Rickmers* mit einer Dampfmaschine – auch als „Flautenschieber“ bezeichnet – ausgerüstet, um bei Windstille voranzukommen und bei Revierfahrt eigenständig manövrierfähig zu sein. Ein groß dimensionierter Schornstein vor dem Kreuzmast prägte das Aussehen. Die maximale Ladekapazität von 7.900 Tonnen war zwangsläufig durch den mitzunehmenden Bunkervorrat an Kohle um 600 Tonnen reduziert.

Das Fahrtgebiet der *R. C. Rickmers* lag überwiegend im Fernen Osten sowie an der Westküste von Nord- und Südamerika. Bei der Ausreise transportierte das Schiff Kohle von Europa in sein Zielgebiet. Diese war damals auf der Ausreise eine gängige und sich lohnende Fracht für die Segelschiffe, da alle Reedereien für ihre Dampfer weltweit Kohledepots unterhielten und hierfür ständig Nachschub benötigten. Auf der Rückreise war Reis für die Bedürfnisse der eigenen Reismühlen eine ständige Ladung der *R. C. Rickmers*.

**OBERDECK:** Ein Blick übers Oberdeck von achtern nach vorne. In der Bildmitte ist der große Schornstein der Dampfmaschine zu sehen Foto: Archiv Autor

Betrieb und Unterhalt waren – insbesondere wegen des Hilfsantriebs – für die Reederei recht teuer und unwirtschaftlich. Zum Beispiel musste für die Maschine zusätzliches Personal (je zwei Maschinisten, Kohletrimmer und Heizer) angeheuert werden. So entschloss man sich, den Segler zum Schulschiff umzubauen und für die Ausbildung des eigenen seemännischen und nautischen Nachwuchses zu nutzen.

Die erste Reise in dieser Funktion ging im Sommer 1914 nach Cardiff an der englischen Südwestküste, um Kohle für Fernost zu laden. Dort wurde das Schiff vom Ausbruch des Ersten Weltkriegs überrascht und von England beschlagnahmt.

Noch während des Krieges brachten die Engländer das Schiff unter dem neuen Namen *Neath* wieder in Fahrt. Allerdings hatte die britische Mannschaft große Probleme: In England fehlte schlichtweg die Erfahrung mit dem Betrieb von solchen Großseglern.

Von Mauritius mit einer Ladung Zucker kommend, schlug am 27. März 1917 schließlich das Schicksal zu. Etwa 28 Seemeilen vor der irischen Südküste wurde die ehemalige *R. C. Rickmers* durch das deutsche U-Boot U 66 versenkt.

## *France II*, Frankreich

Die französische Fünfmastbark *France* war mit 5.633 BRT der größte je gebaute Rahsegler. Entstanden auf der Werft Chantiers et Ateliers de la Gironde in Bordeaux, fungierte die französische Reederei Prentout–Leblond, Leroux et Compagnie in Rouen, als Auftraggeber und späterer Eigner. Der Stapellauf fand am 9. November 1911 statt. Um Ver-

**UNERREICHT:** Mit einer Länge von 130 Metern und einer Ladekapazität von 8.000 Tonnen war die *France II* der größte je gebaute Rahsegler

Foto: Sammlung GSW

**VOR ANKER:** Die bis 1919 mit Dieselmotoren ausgerüstete *France II* als Ankerlieger

Foto: Allan C. Green

**SANFTE SEE UND KEIN WIND:** *København* ist bei dieser ruhigen Wetterlage vermutlich mit Motorkraft unterwegs

Foto: Allan C. Green

wechslungen mit der 1890 gebauten und 1901 gesunkenen Fünfmastbark *France* zu vermeiden, bezeichnete man die beiden französischen Fünfmaster auch häufig als *France I* und *France II*.

Anfänglich war die *France* mit zwei Dieselmotoren ausgerüstet. Mit jeweils 950 PS Leistung ermöglichten sie dem Schiff über zwei Wellen eine Geschwindigkeit von zehn Knoten. Da die Motoren aber keine guten Resultate lieferten, wurden sie 1919 wieder ausgebaut, wodurch sich die Segeleigenschaften erheblich verbesserten.

Hinsichtlich der Takelage ist erwähnenswert, dass die *France* an den Masten keine Royalsegel führte, sondern nur fünf Segel. Diese Form der Takelage wird auch als „jubilee-rig“ bezeichnet. Das größte Etmal, das die Fünfmastbark jemals zurückgelegt hat, betrug 420 Seemeilen. Diesen Rekord fuhr sie im Jahr 1921.

Im November 1916 wechselte die *France* durch Verkauf den Besitzer. Die ebenfalls in Rouen ansässige Reederei Compagnie Française de Marine et de Commerce wurde neuer Eigner. Das Schiff wurde am Bug und am Heck mit je einem 9-cm-Geschütz ausgerüstet, da es während des Ersten Weltkriegs in Fahrt bleiben sollte.

In dieser Phase ihres Schiffslebens retteten die Dieselmotoren der Fünfmastbark einmal das Leben. Mit einer Kohleladung war die *France* auf dem Weg von Glasgow nach Montevideo, als am Abend des 28. Februar 1917 nordwestlich vom Kap Finistere plötzlich Schüsse vor den Bug krachten. In der Dämmerung konnte die *France* jedoch dem deutschen U-Boot, welches das Schiff aufstoppen und kontrollieren wollte, entkommen. Als feindlichem Handelsschiff hätte dann die Versenkung gedroht. Obwohl die *France* ein schneller Segler war, wäre wohl mit dem Segelantrieb allein das Entkommen nicht so einfach möglich gewesen.

Das Einsatzgebiet der Fünfmastbark war von Anfang an die Nickelfahrt nach Neukaledonien, eine zu Frankreich gehörende Inselgruppe im Südpazifik mit großen Nickelerzvorkommen. Bei der Ausreise transportierte die France meist Kohle. Auf der Heimreise waren neben Nickelerz auch andere typische Produkte aus der Südsee und Australien wie zum Beispiel Wolle und Weizen als Fracht an Bord. Rund 7.000 Tonnen an Transportgut konnten in den riesigen Frachträumen geladen werden.

Die *France* eignete sich auch zur Mitnahme von zahlenden Passagieren. Dafür standen sieben Erste-Klasse-Kabinen zur Verfügung. Außer gutem Komfort während der Reise gab es einen exzellent ausgestatteten Salon, eine Bibliothek und für Fotografen eine bordeigene Dunkelkammer.

Bis 1922 blieb die Fünfmastbark *France* in ihrem angestammten Fahrtgebiet in Fahrt, bevor sie ihr Ende durch Strandung fand. In der Nacht vom 11. auf den 12. Juli 1922 lief das Schiff etwa 60 Seemeilen von Noumea/Neukaledonien entfernt bei Coya auf ein Korallenriff.

Obwohl eine Rettung der *France* möglich gewesen wäre, gab man das Schiff auf. Der Grund hierfür waren wohl die damals dramatisch sinkenden Frachtraten. Unter finanziellen Gesichtspunkten lohnte sich folglich ein Abbergen des Seglers nicht. Der Rumpf blieb noch bis zum Jahr 1944 auf dem Riff liegen. Dann diente er den Amerikanern als Übungsziel für Bombenabwürfe.

### *København*, Dänemark

Die dänische Fünfmastbark *København* ist der siebte und letzte der weltweit gebauten Fünfmastfrachtsegler. Er hat eine etwas ungewöhnliche Baugeschichte. Beauftragt wurde das Schiff von der Reederei A/S Det Ost-

asiatiske Kompagni København in Kopenhagen. Bauwerft war Ramage & Ferguson im schottischen Leith. Dort lief der Rumpf 1914 vom Stapel. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges kam es zum Baustopp, und England beschlagnahmte das im Ausbau befindliche Schiff. Unter dem Namen *Black Dragon* diente der unfertige Segler in Gibraltar als Hulk. Der Auftrag an die Werft blieb jedoch weiterhin bestehen, sodass man nach dem Krieg ein neues Schiff auf Kiel legen konnte. Am 24. März 1921 lief schließlich der zweite Rumpf vom Stapel und erhielt den Namen *København*.

Die Fünfmastbark war mit einem Dieselmotor ausgerüstet, der ihr allerdings mit seinen 508 PS nur eine mäßige Geschwindigkeit von sechs Knoten ermöglichte. Dem standen bei gutem Wind unter Segeln ganze 16 Knoten gegenüber. Sie konnte als Frachtsegler 5.000 Tonnen laden und diente zugleich als Schulschiff für den Offiziernachwuchs. Das Schiff kam weltweit zwischen Europa, Südamerika, Ostasien und Australien zum Einsatz. Insgesamt machte es neun Reisen, davon auch einige Weltumsegelungen, bevor es Anfang 1929 auf der zehnten Fahrt verschwand.

**TECHNISCHE DATEN**

## Die größten Segelschiffe aller Zeiten

| Schiffsname | *France I* | *Maria Rickmers* | *Potosi* | *Preussen* |
|---|---|---|---|---|
| Schiffstyp | Fünfmastbark | Fünfmastbark | Fünfmastbark | Fünfmastvollschiff |
| Flaggenstaat | Frankreich | Deutschland | Deutschland | Deutschland |
| Stapellauf | 2. September 1890 | 18. Dezember 1891 | 8. Juni 1895 | 7. Mai 1902 |
| Vermessung | 3.784 BRT | 3.822 BRT | 4.026 BRT | 5.081 BRT |
| Länge | 133,00 m | 135,00 m | 132,89 m | 147,00 m |
| Breite | 14,83 m | 14,63 m | 15,15 m | 16,34 m |
| Tiefgang | 6,50 m | 7,20 m | 7,77 m | 8,26 m |
| Besatzung | 45 | 38 | 40 | 48 |
| Segelanzahl | 42 | 44 | 42 | 47 |
| Segelfläche | 4.520 m² | 5.300 m² | 4.700 m² | 5.560 m² |
| Geschwindigkeit | 17 kn | 15 kn | 17 kn | 17 kn |
| Antrieb | | 1 x Dampfmaschine | | |
| Antriebsleistung | | 1 x 750 PS | | |
| Geschwindigkeit (Dampf) | | 8 kn | | |

Zunächst war die *København* mit Ladung von Dänemark nach Buenos Aires unterwegs. Dort fand sich aber keine Folgefracht für Australien, wo sie Getreide laden sollte. Unter Ballast verließ das Schiff am 14. Dezember 1928 die La-Plata-Mündung. Eine Woche später hatte die *København* nochmals Funkverbindung mit dem norwegischen Dampfer *Wilhelm Blume*. Demnach war an Bord alles wohlauf. Rund 1.000 Seemeilen lagen hinter dem Schiff, das bereits in der Region um Kap Hoorn stand. Danach jedoch hörte man von der als überaus sehtüchtig geltenden *København* nichts mehr. In Australien, das in etwa 55 Reisetagen erreichbargewesen wäre, kam sie nie an. Am 21. März 1929 wurde die Fünfmastbark als überfällig erklärt.

Die Reederei scheute weder Kosten noch Mühen, um das Schicksal ihres Seglers auf-

**ÄHNLICHKEIT:** **Das Luxuskreuzfahrtschiff *Royal Clipper* hat im Profil eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Frachtsegler vergangener Tage, dem Fünfmastvollschiff *Preussen***

Foto: Wolfgang Wedemeier/CC-BY-SA 3.0

| *R. C. Rickmers* | *France II* | *København* | *Royal Clipper* | *Golden Horizon* |
|---|---|---|---|---|
| Fünfmastbark | Fünfmastbark | Fünfmastbark | Fünfmastvollschiff | Fünfmastbark |
| Deutschland | Frankreich | Dänemark | Malta | Kroatien |
| 8. Februar 1906 | 9. November 1911 | 24. März 1921 | 28. Juli 2000 | 10. Juni 2017 |
| 5.548 BRT | 5.633 BRT | 3.901 BRT | 4.425 BRZ | 8.770 BRZ |
| 146,00 m | 146,50 m | 131,94 m | 134,80 m | 162,22 m |
| 16,30 m | 16,96 m | 14,94 m | 16,50 m | 18,50 m |
| 8,20 m | 8,50 m | 8,14 m | 5,60 m | 6,40 m |
| 45 | 45 | 15 + 45 | 106 + 227 | 150 + 300 |
| 38 | 38 | 43 | 42 | 35 |
| 6.045 m² | 6.350 m² | 4.644 m² | 5.050 m² | 6.347 m² |
| 16 kn | 17 kn | 16 kn | 17 kn | 16 kn |
| 1 x Dampfmaschine | 2 x Dieselmotor | 1 x Dieselmotor | 2 x Dieselmotor | 2 x Dieselmotor<br>2 x Elek.-Fahrmotor |
| 1 x 1.000 PS | 2 x 950 PS | 1 x 508 PS | 2 x 2.500 PS | 2 x 4.486 PS<br>2 x 1.700 kW |
| 9 kn | 10 kn | 6 kn | 13,5 kn | 17 kn |

zuklären. Eine beispiellose Suchaktion wurde gestartet, alle auf dem Weg liegenden Inseln und Seegebiete wurden vergeblich nach Überlebenden oder Wrackteilen abgesucht. Doch eine Spur von dem Fünfmaster war nirgendwo zu finden. Nach einem Jahr gab man die Suche letztendlich auf.

## *Royal Clipper*, Malta

Für die schwedische Kreuzfahrtreederei Star Clippers Ltd. wurde am 28. Juli 2000 ein fünfmastiges Luxussegelschiff auf den Namen *Royal Clipper* getauft. Das der *Preussen* im Aussehen nachempfundene Kreuzfahrtschiff ist heute weltweit das zweite Fünfmastvollschiff.

Der 1990 auf der Danziger Werft Stocznia Gdanska auf Kiel gelegte Rumpf war zunächst für ein segelunterstütztes Kreuzfahrtschiff vorgesehen. Es sollte an drei Masten mit mechanisch verstellbaren Flügelsegeln ausgerüstet werden und für den polnischen Bergarbeiterverband in Fahrt kommen, was sich jedoch nicht verwirklichen ließ. Nach dem Eignerwechsel zur Reederei Star Clippers Ltd. kam für das unfertige Schiff die Umplanung zum Großsegler. Noch in Polen erhielt es einen klassischen Klipperbug und das Heck eine Klappe mit integrierter Badeplattform.

Die niederländische Scheepswerf De Merwede BV in Merwede stellte das Kreuzfahrtsegelschiff schließlich fertig – mit völlig umgestalteter Rigg und traditionellen Rahen an nun fünf Masten, die das äußere Erscheinungsbild an die legendäre *Preussen* anglichen.

Bedient werden die 42 Segel vollautomatisch mit modernster Technik vom Oberdeck aus. Lediglich fünf Mann können innerhalb weniger Minuten mithilfe elektrischer Winde die in Hohlrahen einziehbaren Segel setzen oder bergen. Niemand muss in die Takelage aufentern und in schwindelnder Höhe an den Segeln arbeiten.

Mit einer Besatzung von 106 Personen bringt das Schiff in 114 Kabinen und Suiten der verschiedensten Kategorien 227 Passagiere unter, die an Bord auf keinen Luxus verzichten müssen. Zwischen dem alten Frachtsegler *Preussen* und dem neuen schwimmenden Luxushotel *Royal Clipper*, das 2001 im „Guinness Buch der Rekorde“ die offizielle Registrierung als größtes Segelschiff der Welt erhielt, liegen also Welten. Heimathafen ist Valletta auf Malta. Im Winter kreuzt es überwiegend in der Karibik, im Sommer im Mittelmeer.

**AUF GROSSER FAHRT: Die 35 Segel der Fünfmastbark *Golden Horizon* bilden eine Segelfläche von insgesamt 6.347 Quadratmetern** Foto: Brodosplit

## *Golden Horizon*, Kroatien

Nachdem die schwedische Kreuzfahrtreederei Star Clippers Ltd. mit ihrem 2000 in Dienst gestellten Kreuzfahrt- und Fünfmastvollschiff *Royal Clipper* wirtschaftliche Erfolge hatte verbuchen können, gab sie bei der kroatischen Brodosplit Werft in Split ein weiteres derartiges Segelschiff in Auftrag. Am 9. Dezember 2015 feierte man die Kiellegung des als Fünfmastbark getakelten und im Aussehen an der *France (II)* angeglichenen Kreuzfahrtsegelschiffes.

Am 10. Juni 2017 fand die Taufe auf den Namen *Flying Clipper* statt. Ursprünglich sollte der Segler bereits Ende 2017 zur ersten Kreuzfahrt starten. Bei der Fertigstellung gab es allerdings Differenzen zwischen dem Auftraggeber und der Werft über den Vetrag, die dazu führten, dass Star Clippers das Schiff nicht abnahm.

Der Neubau kam daraufhin unter kroatischer Flagge als *Golden Horizon* in Fahrt, das Management übernahm die englische Tradewind Voyages.

Neben der Besegelung hat die *Golden Horizon* einen diesel-elektrischen Antrieb, der eine Geschwindigkeit von 17 Knoten ermöglicht. Unter Segeln sind 16 Knoten, bei guten Winden sogar 20 erreichbar. Eine Eisverstärkung des Schiffsrumpfes erlaubt das Befahren der arktischen und antarktischen Gewässer.

An Besonderheiten in der Ausstattung sind ein über drei Decks reichendes Restaurant, drei Pools, fünf Bars, eine Bibliothek, ein Trimmraum, ein großes Teakdeck sowie eine ausklappbare Wassersportmarina am Heck zu erwähnen. Die 300 Passagiere verteilen sich in 150 Kabinen, 34 Suiten mit Balkon und vier Eignerkabinen. Alle Räumlichkeiten sind natürlich luxuriös ausgestattet.

Damit hat die Fünfmastbark *Golden Horizon* im bekannten „Guiness Buch der Rekorde“ das Fünfmastvollschiff *Royal Clipper* als größtes Segelschiff der Welt abgelöst. ⚓

# Schiff ahoi!

## Die Flotte der maritimen Veranstaltungen und Feste ist wieder auf Kurs

### 53. boot Düsseldorf
22.–30. Januar

**IM FOKUS:** Aussteller aus mehr als 60 Ländern finden sich im Medienhafen ein und präsentieren alles für Spaß und Sport auf, am und unter Wasser

Foto: picture-alliance/Geisler Fotopress/Christoph Hardt

### 833. Hamburger Hafengeburtstag
6.–8. Mai

**GRÖSSTES HAFENFEST DER WELT!** Hamburg freut sich auf 831 Jahre Hafen, eine Million Besucher, 300 Schiffe und 200 Events

Foto: picture-alliance/dpa/Markus Scholz

### Peenefest Demmin
Der Termin steht noch nicht fest, bitte erfragen: www.demmin.de

**LOKALES HIGHLIGHT:** Auf beiden Seiten der Peene laden drei Tage lang Händler, Handwerker, Schausteller und Gastronomen zum Stöbern, Genießen und Feiern ein

Foto: picture-alliance/dpa/Jens Büttner

### Yachtfestival in Neustadt
27.–29. Mai

**SPORT LIVE!** Willkommen bei Deutschlands größter Bootsmesse im Wasser – entdecken Sie Bootswelten und lassen Sie sich von spannender Unterhaltung begeistern

Foto: picture-alliance/ZB/euroluftbild/Martin Elsen

**SCHÖNHEITEN AN DER FÖRDE:** Eines der größten und schönsten Segelereignisse weltweit lockt aktive Wassersportler und interessierte Besucher in die Landeshauptstadt

Foto: picture-alliance/Radio Tele Nord/Ute Strait

### Kieler Woche
18.–26. Juni

## Jadefest
30. Juni–3. Juli

**MARITIMES WOCHENENDE:** Traditions- und Arbeitsschiffe, OpenAir-Konzerte, ein Piratendorf, Wassersport, Touren zum Mitmachen und Ausprobieren u. v. m. bilden den Rahmen

Foto: picture-alliance/dpa/Ingo Wagner

## Travemünder Woche
22.–31. Juli

**VIELFALT PUR:** Zum 133. Mal erwarten sportliche Höhepunkte die Athleten und Gäste zur „schönsten Regattawoche der Welt"

Foto: picture-alliance/Radio Tele Nord/Peter Wuest

## Warnemünder Woche
2.–10. Juli

**FÜR GROSS UND KLEIN:** Jedes Jahr am ersten Juliwochenende ist es so weit: Traditionell eröffnet der „Niege Ümgang" die Warnemünder Woche an Land

Foto: p-a/dpa/Bernd Würtneck

## Husumer Hafentage
3.–7. August

**BUNT UND OFFEN:** Das beliebteste und größte Volksfest an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste bietet Spiel, Sport und Spaß – und natürlich frische Krabben

Foto: p-a/dpa/Frank Molter

## Flensburger Dampf

Der Termin steht noch nicht fest, bitte erfragen: info@historischer-hafen.de

**„DAMPFRUNDUM":** Das Ereignis an der Flensburger Förde musste im letzten Jahr leider ausfallen, ist aber 2022 wieder am Start

Foto: p-a/dpa/Horst Pfeiffer

## Hanse Sail Rostock
11.–14. August

**MITSEGELN IST DAS MOTTO:** Meer pur: Seien Sie wieder dabei, wenn Traditionssegler und Museumsschiffe zum Topereignis des Jahres rufen

Foto: picture-alliance/dpa/Jens Büttner

## Zeesenboot-Regatta

Der Termin steht noch nicht fest, bitte erfragen: www.ostseebad-dierhagen.de

**FÜR ALLE ETWAS DABEI:** Kutter, Zeesboot, lecker Fisch und ein Spaß für die ganze Familie. Dazu lädt wieder einmal das schöne Ostseebad Dierhagen ein

Foto: p-a/Zoonar/Manfred Ruckszio

DAS DEUTSCHE AUSWANDERERHAUS IN BREMERHAVEN

# Traum und Albtraum

Millionen Deutsche wanderten nach Amerika aus. Die Gründe waren mitunter sehr unterschiedlich, die Schicksale ebenso. Das Deutsche Auswandererhaus zeigt, wie es war, in die Neue Welt aufzubrechen

Von Rolf Stünkel

**BLICKFANG:** In bester Lage Bremerhavens, gleich neben Segeljachten und Museumsschiffen, präsentieren sich die modernen Gebäude des Auswandererhauses – genau am historischen Ort, an dem sich einst die Emigranten auf große Fahrt begaben

**AUFBRUCH NACH AMERIKA:** Im Halbdunkel warten vor einem original nachgebauten Schiffsrumpf geduldig Menschen an der Pier darauf, an Bord gehen zu können

Fotos: Rolf Stünkel/ Deutsches Auswandererhaus/ Werner Huthmacher (1)/ Klaus Frahm (1)

Die Seestadt Bremerhaven hat seit 2005 eine weitere Topattraktion: das „Deutsche Auswandererhaus" (DAH). Seinerzeit die erste Einrichtung zum Thema überregionale Migration, gehört es heute zu den exklusiven drei Prozent der meistbesuchten Museen Deutschlands mit absolutem Besucherre-kord im Land Bremen. In diesem Sommer wurde das Auswandererhaus nach bedeutender Erweiterung neu eröffnet.

„Migrationsgeschichte" klingt trocken, ist es aber nicht. Der Standort ist klug gewählt: Das Museum liegt in Bremerhavens attraktivstem Viertel am Museumshafen, direkt neben Segeljachten, Deich und Strandpromenade – exakt dort, wo sich ab Mitte des vorletzten Jahrhunderts die ersten Passagiere zur Atlantiküberquerung einschifften. Schon der Gebäudekomplex ist ein Hingucker mit Holz- und Betonfassade, viel Glas und Aluminium – er könnte auch eine Konzerthalle oder ein Kongresszentrum sein.

## Reise in die Vergangenheit

Nach kurzem Corona-Check stehe ich am Tresen und erhalte einen kleinen Umschlag nebst I-Card, laut Info „Schlüssel zu allen Medienstationen". Dazu gibt es eine Einsteckkarte mit dem Konterfei eines Mannes mittleren Alters: Erich Koch-Weser. „1875–1944. Auswanderung 1933 von Bremerhaven." Diesen Herrn hat es einmal gegeben; ich soll für ein paar Stunden in seine Rolle schlüpfen und auf Reisen gehen. Eine spannende Vorstellung! Das Kopfkino läuft an. Ich stelle mein Handy auf lautlos, trete durch eine Tür und bin schon in der Vergangenheit.

Dämmerlicht, leise Geräusche … wir schreiben das Jahr 1870. Ich stehe mit anderen Besuchern in einer düsteren Wartehalle dritter Klasse des Norddeutschen Lloyd. In diesem kahlen Raum harrten also die Menschen geduldig der Abfahrt ihres Dampfers. Bröckeliger Putz, harte Holzbänke – heutige Lounges sehen anders aus. Nach einer kurzen Durchsage öffnet sich die Tür zur Pier. Auch hier ist es düster – vielleicht später Abend? Vor uns ragt ein riesiger schwarzer Schiffsrumpf auf, schweigende Gestalten warten am Kai. Ich male mir aus, mit Frau, kleinen Kindern und ein paar Habseligkeiten nach stunden- oder sogar tagelanger Anreise hier anzustehen – die Zeitgenossen brauchten Geduld.

## Menschen und Schicksale

Es geht nach New York, ans Traumziel der meisten Zeitgenossen. Mit den anderen Migranten klettere ich über die Gangway an Bord. Doch zunächst lande ich in einem länglichen Raum voller Schubladen, Fotos und Dokumente, in der „Galerie der 7 Millionen". Stellvertretend für diese unglaubliche Zahl von Schicksalen stehen hier, säuberlich in Ausziehfächern, auf Fotos und Tondokumenten angeordnet, ganze Berge von Daten und Fakten zur Ansicht bereit. Ich ziehe einige der Tafeln heraus und bin sofort gefesselt: Wie unterschiedlich waren die Gründe zum Verlassen der alten Heimat! Hunger, Krieg, wirtschaftliche Not, politische oder religiöse Verfolgung, die Hoffnung auf ein gutes Leben in Übersee … es gab kein Pauschalschickal.

Einzelpersonen, junge und alte Männer und Frauen, ganze Familien verließen die Heimat. Oldenburger, Sachsen, Menschen aus Österreich-Ungarn oder Russland. Ich finde bedrückende Geschichten von Men-

**WIE AUF SEE:** Im Innern vermitteln Bullaugen den Eindruck, auf See zu sein

schen, die nach einem erfolgreichen Berufsstart in Deutschland rassisch verfolgt wurden, alles aufgeben mussten und – oft gerade noch rechtzeitig – an Bord eines Ozeandampfers gingen. Natürlich gab es auch Auswanderer, die die Neugier und die Abenteuerlust trieb; wir würden sie heute Aussteiger nennen.

## Realistische Szenerie

Die Überfahrt beginnt. Ich betrete originalgetreu nachgebaute Schiffskabinen aus mehreren Epochen, vom einfachsten Dritte-Klasse-Schlafsaal mit hustenden und ausgemergelten Passagieren bis zu feineren Etablissements mit Bad und Blick auf das Oberdeck. Speisekarten, Crewfotos, Möwengeschrei – mein Weg durch die Passagen und Kabinen vermittelt den Eindruck, wirklich an Bord zu sein. Ich halte meine I-Card an eine Hörstation und lausche dem Reisebericht einer feinen Dame. „Wie gut, dass wir

> „Der Schiffszwieback ist rau und schwarz wie Lohkuchen oder Torfstücke und so hart, dass man ihn mit Holzstücken oder Hammer zerschlagen muss“

nicht dritter Klasse fahren“, seufzt sie erleichtert und beklagt die engen, anstrengenden Verhältnisse tief unter Deck, vermutlich ohne je dort gewesen zu sein.

Die Passagiere mussten sich in den 1830er-Jahren oft noch selbst verpflegen. Ab 1832 schrieb eine Bremer Verordnung ausreichend mitgeführten Proviant für alle Passagiere vor – für die meisten gab es allerdings nur billige haltbare Produkte wie Schiffs-zwieback und Trockenfleisch. „Der Schiffszwieback wird alle acht Tage ausgeteilt“, beklagt sich anno 1852 ein auswandernder Pfarrer, „ist rau und schwarz wie Lohkuchen oder Torfstücke, auch voller Mehlwürmer und so hart, dass man ihn mit Holzstücken oder Hammer zerschlagen muss; an Zerschneiden ist nicht zu denken.“ Später wur-de das besser. 1925 lobt der Landarbeiter Walter Krämer, ein Passagier der dritten Klasse: „Schon um ½ 6 Uhr ist das Abendessen. Der Zusammensetzung nach eigentlich ein zweites Mittagessen. Nachher gibt's noch belegte Brote und Tee, an dem ich mich mit Wonne labe und verschiedene Tassen auf Vorrat trinke.“

**KOMFORTABEL:** Eine Vierer-Kabine mit Waschtisch und bequemen Kojen

## Ziel New York erreicht!

Inzwischen hat unser Dampfer angelegt. New York! Voller Erwartung verlasse ich das „Schiff“ und finde mich in einem kahlen Raum wieder. Ein Besucher steht vor einer Art Schalter, an der Wand hängen Hinweise in englischer Sprache. Klarer Fall: Wir sind auf Ellis Island, am berüchtigten ersten Checkpunkt für Einwanderer. Ich ahne, was jetzt auf mich zukommt: Der Einbürgerungstest, an dem so viele scheiterten. Schon stehe ich am Tresen und gehe die Fragen durch; ich muss sie in wenigen Minuten beantworten. Wo geht es hin, habe ich genug Geld dabei? Bin ich gesund? Auf einem Bildschirm lese ich, wie viele Träume hier endeten und Menschen wieder das Schiff in die Alte Welt besteigen mussten. Ein armer Tropf hatte drei Dollar in der Tasche – zu wenig; 50 hätten es sein müssen. Er wurde abgewiesen und auf den Dampfer nach Deutschland gesteckt.

**WIE AUF EINEM SCHIFF:** Im originalgetreu gestalteten Gang eines Passagierdecks stimmt jedes Detai

Ich habe die Fragen offenbar richtig beantwortet, denn ich darf einreisen. In einem großen „Saal der Biographien“ blicke ich mir die Lebensläufe anderer Auswanderer an, von der Ankunft in Nord- und Südamerika oder Australien über Beruf, Familienleben und ihr Ende. Wieder sind zahlreiche Erfolgsgeschichten darunter, aber auch Erzählungen bitterer Armut, des Scheiterns und der Rückkehr nach Deutschland. Ich laufe einen Gang hinunter und stehe plötzlich in der originalgetreu nachgebauten Schalterhalle der New Yorker Grand Central Station. Heller Marmor, großzügige Treppen: Nach den teils düsteren Eindrücken

**DRÜCKENDE ENGE:** Bedeutend weniger komfort als die Kabinen boten die Gemeinschaftsschlafsäle für die Ärmeren

**SPARTANISCH:** Im Waschraum der 3. Klasse fällt die Morgentoilette eher rustikal aus

der Überfahrt und Einwanderung muss dies für die Ankömmlinge ein echter Lichtblick mit Fernwehperspektive gewesen sein. Ich betrete einen zeitgenössischen Supermarkt voller Produkte der 1950er-Jahre und stelle mir vor, als junger Einwanderer zwischen den Regalen zu staunen.

## Wieder in der Gegenwart

Hier endet der erste Teil meines Museumsbesuchs. Bisher war ich Auswanderer, jetzt lege ich meine geborgte Identität wieder ab und verwandle mich in den Alltagsmenschen von heute. Ein Transitgang führt zurück in die Gegenwart, zum Thema Einwanderung und in die neuen Trakte des Hauses.

Wie mag es den vielen Menschen ergangen sein, die seit 1685 zu uns kamen – Hugenotten, Wander-, Saison- und Gastarbeiter, Flüchtlinge und Heimatvertriebene? Fünfzehn dieser Gruppen stellt das Museum näher vor, und für die neuen Ausstellungsbereiche wurden über 270 Frauen und Männer aus über 30 Ländern zur eigenen Migration (oder der ihrer Vorfahren) befragt. Dies lag dem Museumsteam besonders am Herzen, wie Direktorin Dr. Simone Blaschka bei ihrer Rede zur Wiedereröffnung im Sommer 2021 feststellte. „Allen, die an der Konzeption dieses ‚neuen' Deutschen Auswandererhauses beteiligt waren, […] war es wichtig, dass Menschen mit Migrationserfahrungen durch ihre Gedanken, Meinungen und Erinnerungsobjekte an dieser Ausstellung mitwirken." Sie fasst das Motto ihres Hauses in drei Worte: „Wir leben zusammen."

## Aktuelle Debatten

Migration war stets ein brisantes Thema. Im „Saal der Debatten" wird deutlich, wie schwer sich die deutsche Politik in der jüngeren Geschichte mit der komplexen Materie tat. Was darf Integration kosten? Wer soll die Menschen aufnehmen? Ein paar Beispiele: Das Lastenausgleichgesetz von 1952 regelte, wie das Land die über sieben Millionen Geflüchteten und Vertriebenen auf dem Gebiet der jungen Bundesrepublik unterbringen und versorgen sollte. Ab 1955 kamen Millionen Gastarbeiter nach Westdeutschland, angelockt von einem Anwerbeabkommen. Anders als von deutscher Seite geplant, kehrten viele nie in ihre Heimat zurück und kämpften später um die Gleichstellung bei Löhnen und Arbeitsbedingungen.

Im Mai 1993 wurde das bis dahin großzügige Asylrecht nach Artikel 16 Grundgesetz geändert, nachdem es zahlreiche Wahl- und Medienkampagnen gegen „Asylmiss-

WARTE N AUF DAS EINWANDERUNGS-GESPRÄCH: Gitterwände und harte Holzbänke stehen auf Ellis Island bereit

brauch“ sowie „Scheinasylanten“ und zahlreiche Ausschreitungen gegen Ausländer gegeben hatte. Im „Saal der Debatten“ wird außerdem diskutiert, wer Deutscher sein darf und ob mehrere Staatsangehörigkeiten erlaubt sein sollen.

Wieder geht es an Orten mit Erinnerungsstücken, Biografien und Lebenssituationen von Menschen vorbei. Digitale Denkräume, sogenannte Critical Thinking Stations, laden passend zum jeweiligen Standort mit Fragen zum Nachdenken ein.

TouchBeamer-Stationen durchleuchten das aktuelle Migrationsgeschehen und fordern auf, anonym die eigenen Gedanken zu äußern. Sie fließen im Forum „Migration“ zusammen, wo ich meine Ansichten mit denen der anderen anonym ausgewerteten vergleichen kann – ein interessantes Experiment. Zum Schluss setze ich mich ins Roxy-Kino, ein Lichtspieltheater im Look der 1950er-Jahre. Hier laufen Kurzfilme über Auswanderer und deren Angehörige, im Ausland gedreht. Wehmut kommt auf, wenn die alte Klavierlehrerin in Südamerika von ihren deutschen Wurzeln spricht oder ein Greis nachdenklich feststellt, er sei der letzte lebende Spross seiner Einwandererfamilie.

HELL UND FREUNDLICH: Die New Yorker Grand Central Station ist wie ein Tor zur Freiheit

## Weit verstreut

Am Familienrecherche-PC tippe ich meinen Namen ein; sofort erscheinen Hunderte von eingewanderten Verwandten in den USA auf dem Schirm. Nebenan sitzen Familien mit Kindern. „Papa, wo wohnen unsere Verwandten?“, fragt ein kleiner Junge. Das Interesse der Besucher scheint groß.

Was wurde aus Erich Koch-Weser, dem Mann auf meiner Bordkarte? Im „Saal der Biographien“ werde ich fündig: Der Jurist

**MODERNE SPURENSUCHE:** Im Raum der Familien-Recherche stehen Terminals zur Ahnenforschung bereit

und Minister in der Weimarer Republik hatte wegen seiner jüdischen Abstammung nach der Machtergreifung 1933 alle Ämter und sein Notariat verloren und emigrierte im selben Jahr mit Frau und zwei Söhnen über Bremerhaven nach Südamerika. In der brasilianischen Provinz Nordparaná erwarb er eine 300 Hektar große Kaffeeplantage unweit der von 30 deutschen Auswanderern besiedelten, nach dem Bremer „Roland" benannten Urwaldplantage Rolândia. Dort lebten auch „80 jüdische Familien, von denen zehn von Hitler als Volljuden bezeichnet wurden", wie Koch-Wesers Sohn Geert aufzählte, „zehn politisch aktive und 45, die zum Katholizismus konvertiert waren."

Die Familie führte auf ihrer Plantage ein ruhiges Leben, und Erich Koch-Weser lebte dort bis zu seinem Tod im Jahre 1944. Rolandia ist heute eine Stadt von gut 67.000 Einwohnern; Koch-Wesers Familie ist nicht mehr im Telefonbuch zu finden.

## Tiefe Eindrücke

Nach gut zweieinhalb Stunden verlasse ich das Auswandererhaus, den Kopf voll mit starken Eindrücken – Fernweh, Bewunderung für den Mut der Migranten, aber auch Gänsehaut, wenn ich an die Schicksale denke. Das Museum schafft es im Handumdrehen, seine Besucher in die Geschichte eintauchen zu lassen, ohne viel Tamtam und den moralischen Zeigefinger, dafür mit geschickten Orts- und Perspektivwechseln, modernster Technik und viel Einfühlungsvermögen. Meine Empfehlung: Ein Besuch ist ein absolutes Muss auf dem nächsten Urlaub an der Küste. ⚓

**DAS MUSEUM**

## Schnelle Fakten

- Erstes deutsches Museum zum Thema Migration
- Eröffnung: 2005, Ausstellungen zur Auswanderung
- 2012: Erster Erweiterungsbau zu 300 Jahren Einwanderungsgeschichte nach Deutschland
- 2021: Zweite Erweiterung mit Garagenmuseum und Academy of Comparative Migration Studies (ACOMIS)
- Durchschnittlich 180.000 Besucher pro Jahr
- 3.340 Quadratmeter Museumsfläche
- Digitale Denkräume, eine Akademie für vergleichende Migrationsforschung und ein Garagenmuseum
- Möglichkeit zur Familienrecherche, Kino, Studio Migration, Aufnahmestudio und Museumsgastronomie

**Kontakt**
Deutsches Auswandererhaus,
Columbusstraße 65
27568 Bremerhaven
Tel.: 0471 90220–0
dah-bremerhaven.de

**VON DECK ZU DECK:** Nahezu risikofrei können Taucher an den Seiten des Schiffes in die Tiefe steigen

DIE *USS ORISKANY* VOR DER KÜSTE FLORIDAS

# Das Great Carrier Reef

**Marine und Umweltschutz haben scheinbar nicht viel miteinander zu tun. Vor der Küste Floridas aber ruht ein ganz besonderes Schiffswrack, das heute das größte künstliche Riff der Welt darstellt**

Von Stefan Krüger

Es passiert nicht oft, dass die Marine jubelt, wenn eines ihrer Schiffe untergeht. Am 17. Mai 2006 aber war genau dies der Fall, als die *USS Oriskany* in den Fluten versank. Zwar handelte es sich dabei nicht, wie so oft behauptet, um die größte planmäßige Versenkung eines Schiffes (dieser Titel gebührt der 2005 versenkten *USS America*), doch bildet das Wrack der *Oriskany* immerhin das größte künstliche Riff der Welt. Aber wie um alles in der Welt kam die US-Marine auf die Idee, einen eigenen Flugzeugträger hinab in Poseidons Reich zu schicken?

## Kalter Krieger

Die *USS Oriskany* war sozusagen das Nesthäkchen der *Essex*-Klasse: Von den 24 gebauten Schiffen war sie die letzte, die die Navy in Dienst stellte, und zwar 1950, fünf Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, für den die Pötte der *Essex*-Klasse eigentlich gedacht waren. Stattdessen engagierte sich die *USS Oriskany* umso stärker im Kalten Krieg, so etwa in Korea, wo Piloten des Trägers von sich reden machten, als es ihnen gelang, zwei der gefährlichen MiG-15 vom Himmel zu holen. Danach beteiligte sich „Mighty O", so ihr Spitzname, am Vietnamkrieg – und zwar mit mehr als 12.000 Einsätzen, die ihre Piloten im Laufe der Jahre absolvierten.

Mit dem unrühmlichen Ende des Krieges endete auch die aktive Zeit der *USS Oriskany*. Beinahe 20 Jahre rostete „Mighty O" nutzlos vor sich hin, ehe der Dienstherr Anfang der 1990er-Jahre auf die Idee kam, das Schiff an

**Wie um alles in der Welt kam die US-Marine auf die Idee, einen eigenen Flugzeugträger zu versenken?**

**ALTE PRACHT:** Im Dezember 1950 war die *Oriskany* noch brandneu. Der Träger ist hier auf dem Weg nach Jacksonville, Florida

Foto: Archiv *Schiff Classic*

Fotos: Visit Florida Germany

**IM RAUSCH DER TIEFE:** Der Turm aus hinterer Perspektive. Dieser Bereich gehört bei den Tauchern zum beliebtesten

**KÜHLES NASS STATT HEISSER LUFT:** Über den Schornstein stieg der Qualm aus acht Dampfkesseln auf, die das Schiff auf bis zu 33 Knoten beschleunigten

**IM RAUSCH DER TIEFE:** Laut der *London Times* gehört die *Oriskany* zu den zehn beliebtesten Wracks für Taucher weltweit

**GUT ERHALTEN:** Der vordere Teil des Turms

eine Abwrackwerft zu verkaufen. Die Unternehmen winkten jedoch allesamt ab – die *USS Oriskany* hatte offenkundig noch nicht einmal mehr Schrottwert. Die Navy hätte den Träger nun eigentlich selbst für viel Geld verschrotten müssen, doch hatten die Verantwortlichen einen besseren Einfall: Im Jahr 2006 versenkten sie das Schiff knapp 40 Kilometer vor der Küste Pensacolas (Florida), um auf diese Weise ein künstliches Riff zu schaffen. Ganz billig war das übrigens auch nicht. Denn die Navy musste den Pott erst einmal von Öl, Asbest und anderen Schadstoffen befreien, was gut 20 Millionen Dollar gekostet haben dürfte.

**Ausflüge unterhalb des Flugdecks sind riskant und erfordern viel Erfahrung und eine spezielle Ausrüstung**

## Nicht ohne Risiko

Heute dient das 277 Meter lange Schiff als Heim für Meeresbewohner und nicht zuletzt als Touristenattraktion. Jahr für Jahr zieht das „Great Carrier Reef“ unzählige Taucher und Fotografen an, die einen Blick auf den Koloss erhaschen möchten, bevor er nach und nach zerfällt. Für Anfänger ist vor allem der Turm interessant, der sich gerade einmal 25 Meter unter der Wasseroberfläche befindet. Ausflüge unterhalb des Flugdecks hingegen sind riskant und erfordern viel Erfahrung und eine spezielle Ausrüstung. ⚓

**DER UNTERGANG:** Experten der U.S. Navy brachten 230 Kilogramm Sprengstoff an 22 verschiedenen Stellen des Schiffes an

U-BOOTE DER KRIEGSMARINE IN FRANZÖSISCHEN DIENSTEN

# Le Boot

**Die deutsche U-Boot-Waffe hörte im Mai 1945 nicht auf zu existieren. Vielmehr lebten zahlreiche Boote weiter – und zwar in französischen Diensten. Wie „deutsch" war die frühe französische Nachkriegs-U-Boot-Waffe tatsächlich?**

Von Rolf Stünkel

Die sechs von der französischen Marine nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs übernommenen Boote der Kriegsmarine führen in der Historie der U-Boot-Waffe ein Nischendasein – völlig zu Unrecht. Schon die Vorgeschichte ihres Dienstes in der Marine Nationale gilt heute als Musterbeispiel kluger Zusammenarbeit verfeindeter Parteien, auf Arbeitsebene vertreten durch zwei visionäre Marineoffiziere.

Nachdem sie lange verhandelt hatten, gelang es, den großen deutschen Stützpunkt La Rochelle/La Pallice kampflos zu übergeben. Auf diese Weise verhinderten sie sinnlose Bombardements durch die Alliierten und den Tod Tausender Soldaten und Zivilisten. Wie vereinbart, geriet neben dem noch vorhandenen deutschen Personal auch der komplette Materialbestand mitsamt U-Booten und Ausrüstung beinahe geschäftsmäßig unter französische Kontrolle.

## Die Rettung La Rochelles

Im Sommer 1944 hat der Abzug der deutschen Truppen aus Frankreich begonnen, die Regierung Pétain ist nicht mehr handlungsfähig. Die von den Deutschen besetzten Städte Dünkirchen, Brest, Lorient und viele andere Gebiete sind bereits von alliierten Bomben verwüstet. In England versucht General de Gaulle die Verbündeten zu überzeugen, La Rochelle zu verschonen. Er schlägt ein Abkommen mit dem Feind vor, das eine sichere Übergabe des strategisch wichtigen Stützpunktes an die jungen französischen Nachkriegskräfte ermöglicht und das Leben der Einwohner rettet. Capitaine de Frégate Hubert Meyer, 44, ein Marineoffizier aus Lothringen, erhält den Auftrag, direkt mit Vizeadmiral Ernst Schirlitz, dem deutschen Festungskommandanten von La Rochelle, zu verhandeln. Schirlitz (1893–1978) ist als Kommandierender Admiral Atlantikküste für das Gebiet von Cap Frehel bis

**IN MARSCHFAHRT:** Das ehemalige U 471 der Kriegsmarine, jetzt S 609 *Millé*, auf dem Rückmarsch vom Einsatzgebiet

**WACHWECHSEL:** Deutsche und Franzosen beobachten im Mai 1945 die Übernahme von La Pallice durch französische Truppen. Dritter von links: Hubert Meyer, ganz rechts: Korvettenkapitän de Terra. Rechtes Bild: Im Juli besucht de Gaulle denStützpunkt

zur französisch-spanischen Grenze zuständig. Nach Beginn der alliierten Invasion in der Normandie verlegt Schirlitz seinen Stab nach La Rochelle und übernimmt als Festungskommandant den Befehl über den gewaltigen Stützpunkt, der sich etwa zehn Kilometer über die Stadt hinaus ausdehnt und mit einem Panzergraben gesichert ist.

In La Rochelle und dem Stützpunkt La Pallice arbeiten etwa 18.000 Mann, darunter Marinesoldaten, Landstreitkräfte und deutsche Zivilisten. Im Gebiet von La Rochelle leben rund 60.000 Franzosen, die im Fall der Verteidigung eingeschlossen würden. Der Admiral hat Befehl, alle Hafenanlagen zerstören zu lassen, falls sich die Festung nicht

**General de Gaulle schlägt den Verbündeten ein Abkommen mit den Deutschen vor, das eine Übergabe der Stützpunkte an die französische Nachkriegsmarine ermöglicht**

mehr halten lässt. Als letzter Rückzugsort soll der U-Boot-Bunker dienen.

Der Deutsch sprechende Lothringer Fregattenkapitän Meyer und der Norddeutsche Admiral Ernst Schirlitz treffen sich erstmals am 6. September 1944. Die Chemie scheint zu stimmen, man geht kameradschaftlich und respektvoll miteinander um; *entre marins* – unter Seeleuten –, so glauben die Männer, werde man sich schon verstehen. Die Treffen bergen jedoch auch Gefahren: Noch können die Alliierten, provoziert durch deutsche Aktionen gegen französische Widerstandskämpfer, jederzeit die Geduld verlieren und La Rochelle dem Erdboden gleichmachen; und auch in Berlin könnte

**GETROFFEN:** U 471 liegt schwer beschädigt auf der Seite im Dock Missiessy des Stützpunkts von Toulon. Die Franzosen mussten einiges an Arbeit investieren, um das Boot wieder flott zu machen

Fotos: ECPA/ J. Derny/ Condamin/CAA/Claude Picard/DCAN/Solé/ Cl. Hivert, alle Sammlung Association d'Anciens Sous-Mariniers (AGASM) mit freundlicher Unterstützung von Contre-Amiral Jéhan Marion

TECHNISCHE DATEN

### U-Boote Typ VII

Typ-VII-Boote, gebaut in 650 Exemplaren, stellten den Hauptanteil der deutschen U-Flotte, die legendären „Grauen Wölfe" der Atlantikschlacht.

| | |
|---|---|
| **Länge** | 67,10 m |
| **Verdrängung** | 810/925 t |
| **Einsatzradius über Wasser** | 6.500 nautische Meilen bei 12 kn |
| **Einsatzradius getaucht** | 80 nautische Meilen bei 4 kn |
| **Bewaffnung** | 4 Torpedorohre vorn (und, auf manchen Booten, ein nicht nachladbares Torpedorohr achtern) mit 10 Torpedos; ein 88-mm-Geschütz, ein 37- und zwei 20-mm-Geschütze auf *Laubie*, vier auf *Millé* |

Beide Boote verfügten über je einen ausfahrbaren Schnorchel, den die Franzosen in verlassenen Lagern gefunden hatten.

man von den Treffen erfahren und Hochverrat des Admirals wittern.

Doch Meyer und Schirlitz können unbehelligt weiterverhandeln. Ihr Plan: Zwei landseitige Sicherungsgürtel, innen die deutschen Truppen, außen die Franzosen, sollen ein Niemandsland bilden. Schirlitz wird sich verpflichten, die Hafenanlagen sowie die darin befindlichen U-Boote vor einer Kapitulation nicht anzutasten und französische Widerstandskämpfer wie reguläre Soldaten zu behandeln. Dafür werden die Franzosen keine Sabotageakte begehen, die ihrerseits wiederum deutsche Vergeltungsakte provozieren könnten.

Im Oktober 1944 unterzeichnen die beiden Offiziere die „Konvention von La Rochelle"; sie wird von beiden Seiten bis zur deutschen Kapitulation eingehalten. Am 8. Mai 1945 übergibt Admiral Schirlitz La Rochelle und den Hafen von La Pallice unversehrt an seinen Verhandlungspartner. Es ist eine schlichte Zeremonie ohne die üblichen Siegerposen und vernichtenden Worte des Siegers über den Verlierer. Deutsche und Franzosen tragen ihre besten Uniformen, der Flaggenwechsel verläuft mit militärischer Präzision. „Monsieur le commandant", erklärt Schirlitz, an Fregattenkapitän Meyer gewandt. „Ich habe verfügt, dass alle Männer, die ich hier zurücklasse, Ihren Befehlen gehorchen sollen, als seien es meine." Wie klug diese Entscheidung ist, sollte sich sehr bald zeigen: Schon am nächsten Tag übernimmt die französische Marine-Infanterie den Stützpunkt, während Deutsche und Franzosen fast geschäftsmäßig die Übergabe der Boote vorbereiten.

### Beute-U-Boote

Bereits im August 1944 haben die Franzosen im Dock von Toulon das gekenterte, stark beschädigte U 471 vorgefunden, das sie mit Ersatzteilen anderer Boote instand setzen. Bei der Befreiung von La Rochelle fällt ihnen in einem Seitenbecken ein weiteres Typ-VII-Boot, U 766, in die Hände, schließlich in Lorient ein Typ IX (U 123) und ein zweites

**UNTER WARMER MITTELMEERSONNE:** Die Matrosen genehmigen sich eine Mittagspause an Deck der *Millé*

**IN DER OPERATIONSZENTRALE VON *MILLÉ*:** Das Periskop ist eingefahren. Rechts ist der Tiefenruder-Bedienstand zu sehen

(U 510) in Saint-Nazaire. Diese Baureihen, vormals Teil der „Grauen Wölfe“ von Admiral Dönitz, werden nun der französischen Marine einverleibt und erhalten die Namen von Unteroffizieren, die im Kampf gegen die Deutschen gestorben sind. So werden aus den Typ-VII-Booten U 471 und U 766 *Millé* und *Laubie*, aus den Typ-IX-Booten U 123 und U 510 *Blaison* und *Bouan*.

Die französische Marine verhandelt mit den Alliierten nun mit dem Ziel, weitere deutsche Schiffe und Boote zu ergattern. Die Briten willigen zögernd ein, ihr im Rahmen von Operation „Thankful“ zwei noch junge Kriegsmarine-U-Boote zu „Erprobungszwecken“ zu leihen: U 2326, ein Typ XXIII von 250 Tonnen Verdrängung, war ihnen im Neuzustand in die Hände gefallen; und auch U 2518, ein Typ XXI mit 1.800 Tonnen, hatte nur eine einzige Einsatzfahrt von Norwegen absolviert.

Weitere Fahrzeuge sind von den Alliierten nicht zu erwarten. So ist die französische Marine auf die Reste der deutschen U-Boot-Waffe angewiesen, die noch in den Stützpunkten liegen: zwölf Typ VIIC, fünf Typ IXB, C und D sowie vier Typ XXVIIB, die

meisten allerdings durch Bombardements in einem üblen Zustand. Letztlich werden nur vier von ihnen unter französischer Flagge fahren: U 471 und U 766, U 123 und U 510 sowie die beiden erwähnten „Engländer“ U 2326 und U 2518.

## *Millé* (U 471) und *Laubie* (U766)

U 471, gebaut bei den Deutschen Werken Kiel, war ab Mai 1943 bei der Kriegsmarine im Mittelmeereinsatz und beginnt als *Millé* im Oktober 1946 sein neues Leben unter der Trikolore. Die klobige Zusatzflak verschwindet, das Boot erhält einen (ursprünglich gar nicht vorgesehenen) Schnorchel. *Millé* bleibt bis 1962 im Dienst der französischen Marine.

U 766 entstand auf der KM-Werft in Wilhelmshaven und ging im Juli 1943 in Dienst. Bei den Kämpfen vom 21. August 1944 beschädigt, wird es nach der Kapitulation mit einer Besatzung aus deutschen Gefangenen als *Laubie* wieder in Dienst gestellt. Staunend sehen die Bürger von La Rochelle zu, wie das deutsche U-Boot unter französischer Flagge mehrfach zu Erprobungsfahrten aus- und wieder einläuft. Während der ersten Versuchsfahrten hat der 25-jährige Kommandant Jean-Pierre Brunet nur einen weiteren französischen Offizier an seiner Seite – der letzte deutsche Kommandant, Oberleutnant zur See Hans-Dietrich Wilke, fungiert als 1. Wachoffizier. Brunet ahnt: Die Deutschen könnten das Boot auf offener See leicht in ihre Gewalt bringen und entführen.

**TORPEDORAUM *LAUBIE*:** Ein Torpedo wird im vorderen Torpedoraum der *Laubie* ins Rohr verbracht

Tatsächlich berichtet ein damaliges Besatzungsmitglied später, man habe kurz mit dem Gedanken einer Entführung nach Irland gespielt; dann aber sei weit draußen auf dem Meer eine echte Kameradschaft mit den Franzosen entstanden.

Hubert Meyer beschreibt in seinem Buch *Entre Marins* eine Begebenheit auf dem Unterseeboot *Laubie:*

„Eines Tages trat beim Tauchen in etwa 50 Meter Tiefe ein Leck auf. Noch bevor der erschrockene Kommandant Brunet einen Befehl geben konnte, meldete ihm der deutsche Obermaschinist aus dem Gefechtsstand, der Schaden sei in etwas geringerer Tauchtiefe zu beheben. Die Reparatur ging schnell, denn es handelte sich nur um den Bruch einer Seewasserzuleitung.

Man nahm den Tieftauchtest wieder auf, und der Kommandant beobachtete mit Argusaugen die Nadel des Tiefenanzeigers. Das Zifferblatt ging bis 170 Meter; bei alliierten U-Booten waren es selten mehr als 120 Meter. Beim Passieren dieser Tiefe blickte der Kommandant abwechselnd zum Zeiger und zum neben ihm stehenden deutschen Oberbootsmann, doch der registrierte ohne jede Regung jeden weiteren Zehnerschritt Tiefe. Bald war schon das leichte, U-Boot-Fahrern bekannte Knarren des Rumpfes zu vernehmen, das von den ächzenden Spanten kam – eine unangenehme Situation für den Kommandanten, der nur die Wahl hatte, seinem Untergebenen zu misstrauen oder unvorsichtig zu handeln. So sank das Boot weiter in die Tiefe, bis der Oberbootsmann den Kopf hob und seinen Kommandanten anblickte. Der verstand sofort: Es war Zeit, den Befehl zum Auftauchen zu geben. Die beiden Männer verstanden sich stillschweigend.“

**AUSFAHRT *LAUBIE*:** U 766, seit 1947 als *Laubie* in französischen Diensten. Hier vor dem Einlaufen vom Einsatz

**IM PÄCKCHEN:** Am ehemaligen Kriegsmarine-U-Boot-Begleitschiff *Saar* (jetzt: *Gustave Zédé*) liegen im Päckchen, von links nach rechts: *Laubie, Créole, Astrée, Africaine und Millé*

*Laubie* wurde nach einer Kollision im Jahr 1961 in die Reserve versetzt und dann aus der Schiffsliste gestrichen. Der junge Kommandant Jean-Pierre Brunet ging später in den diplomatischen Dienst und wurde französischer Botschafter in Bonn.

### *Blaison* (U 123) und *Bouan* (U 510)

U 123, ein 1940 erbautes Boot vom Typ IXB, konnte mit 400.000 Tonnen versenkter alliierter Handelsschifftonnage eine ansehnliche Kriegsbilanz vorweisen. Während der Operation „Paukenschlag" (siehe Seite 10) entlang der US-Küsten im Jahr 1942 war U 123 besonders erfolgreich. Kommandant Kapitänleutnant Hardegen sah das hell erleuchtete New York durchs Periskop und stellte verblüfft fest, dass Handelsschiffe ohne Abdunkelung und Eskorte unterwegs waren. In diesem „Paradies der U-Boot-Waffe", wie die Deutschen das US-Küstengebiet nannten, versenkten sie allein zwischen Januar und Juli 1942 insgesamt 681 Schiffe mit zusammen 3,5 Millionen Tonnen.

**Der Tieftauchtest wird wieder aufgenommen: Der Kommandant beobachtet die Nadel des Tiefenanzeigers bis 170 Meter – bei alliierten Booten waren es selten mehr als 120 Meter**

Im Mai 1945 liegt U 123 in der Basis von Lorient, wo es die Kriegsmarine im August 1944 außer Dienst gestellt hat. Umgetauft in *Blaison*, beginnt das Boot im April 1948 seine neue Karriere nach umfangreichen Instandsetzungsarbeiten. Nach fast zehn Jahren unter französischer Flagge wird U123/*Blaison* im Jahre 1957 außer Dienst gestellt.

**FRIEDLICH AM TENDER:** Die U-Boote *Sultane* und *Laubie* (rechts) liegen längsseits des Begleitschiffs *Gustave Zédé* (ex-*Saar*)

**NACH REPARATUR:** Nach umfangreicher Instandsetzung befindet sich das U-Boot *Blaison* (ex-U 123) wie in seinem Element. Bei der französischen Marine stand es bis 1957 im Dienst

Das IXC-Boot U 510 war für den Überwassereinsatz in Regionen mit nur geringer Luftbedrohung konzipiert; es hat einen verlängerten Turm für ein größeres Flakgeschütz und eine 105-mm-Kanone. Wegen seiner überragenden Reichweite diente das Boot zum Heimtransport strategisch wichtiger Industrieprodukte aus Fernost. Bestens erhalten und noch mit Wolfram-Briketts und Rohkautschuk beladen, fällt es den Franzosen am 10. Mai 1945 in Saint-Nazaire nach seiner letzten Fahrt in die Hände.

Als *Bouan* bekam das Boot 1949 einen kleineren Turm und einen festen Schnorchel; Periskop und Radioantennen wurden mit einer Verkleidung versehen. *Bouan* diente von Juni 1947 bis Mai 1959 in der französischen Marine.

**In der Annahme, die deutschen Unterseeboote nur wenige Monate nutzen zu können, beordern die Franzosen sie zum U-Boot-Stützpunkt Lorient. Dort lagern Ersatzteile aus deutscher Produktion**

### Typ XXIII: U 2326

Erst 1944 auf der Deutschen Werft Hamburg fertiggestellt, ist U 2326 eines der beiden von der Royal Navy „geliehenen“ Booten. Es hat wie U 2518 einen Schnorchel, der das Boot in die Lage versetzen sollte, den alliierten Flugzeugen zu entgehen. Von Stavanger aus unternahm es im April und Mai 1945 zwei kurze Fahrten zur schottischen Küste, bei der zweiten wurde es von der Kapitulation überrascht. So gesellte sich U 2326 zu den anderen Booten im Loch Lisahally, die dort im Rahmen der britisch-polnischen Operation

**ALLE MANN AN DECK:** Nach erfolgreicher Erprobungsfahrt läuft das Typ-IX-U-Boot *Bouan* wieder in den Hafen ein

**BOUAN – TECHNIK VON 1950:** Auf dem linken Bild ist das Vorschiff mit vier Torpedorohren zu sehen, gefolgt von derOperationszentrale (mittleres Bild) und dem achteren Torpedoraum (rechts)

„Deadlight“ versammelt worden sind. Die Briten schleppen U 2326 und U 2518 mit einer britischen Rumpfbesatzung Mitte Februar 1946 nach Cherbourg. In der Annahme, sie nur wenige Monate nutzen zu können, beordern sie die Franzosen zum U-Boot-Stützpunkt Lorient; dort lagern zahlreiche deutsche Werkzeuge und Ersatzteile. Marc Isabelle, neuer Konstruktionschef der französischen U-Boot-Waffe, bereitet gerade ein neues Erprobungsprogramm vor. Die deutschen Boote sollen daran teilnehmen.

Nach Erprobungsfahrten vor Lorient im Sommer 1946 geht U 2326 vom 17. September bis zum 12. Oktober auf Reichweitenerprobung nach Casablanca und Algier, ehe es zur U-Boot-Versuchsabteilung CEPSM in Toulon kommt, wo man es für Druckkörperversuche vorbereitet. Am 5. Dezember kehrt U 2326 nicht von einer Erprobungsfahrt zurück. Eine sofort eingeleitete Suche bleibt ergebnislos, das Boot bleibt bis heute verschollen. 19 Menschen, darunter Chefingenieur Marc Isabelle und der Abteilungsleiter U-Boote beim Admiralstab, Fregattenkapitän Mottez, finden den Tod.

## Typ XXI: *ROLAND MORILLOT*

Das Hochsee-U-Boot U 2518 mit großer Reichweite stellte nur einen Monat nach seinem Stapellauf bei Blohm & Voss in Hamburg im Oktober 1944 in Dienst; ein Beweis für die Hast, mit der die Kriegsmarine ihre Boote an die Front bringen wollte. U 2518 läuft den Stützpunkt Horten in Norwegen an, wo es – noch vor Ende der Erprobungen – von den Briten erbeutet wird. Anschließend gelangt das Boot mit U 2326 als Leihgabe nach Frankreich.

Ein so großes, modernes U-Boot haben die Franzosen noch nie aus der Nähe gesehen. „Als U 2518 an einem Wintermorgen in Cherbourg eintraf“, erinnert sich der spätere Vizeadmiral Gouttier, „bewunderte die neue Besatzung – Kommandant, 1. Wachoffizier, Leitender Ingenieur und 2. Wachoffizier – seine nüchterne, sehr strömungsgünstige Form und das niedrige Vorschiff. Man hatte

auf alles verzichtet, was die Geschwindigkeit auf Tauchfahrt verringern konnte. Es gab kein schweres Bordgeschütz, dafür rechts und links auf dem Turm zwei bewegliche, doppelläufige Maschinenkanonen zur Luftabwehr."

Gouttier, erster Kommandant von U 2518, bemängelt nach einem Ausdauertest auf der Fahrt von Brest nach Toulon im Herbst/Winter 1946 das Seeverhalten in aufgetauchtem Zustand, lobt aber die Unterwasserfahrt und die Marschfahrt mit Schnorchel. „U 2518 ist ein echtes Unterwasserschiff, kein kleines Tauchboot", resümiert er, „entwickelt speziell für den langen Kriegsmarsch mit fast ständiger Unterwasserfahrt." Tatsächlich schafft U 2518 die Strecke von Lorient nach Toulon getaucht in nur 17 Tagen und verbringt noch eine Extranacht auf Grund vor Reede, um nicht zu früh anzukommen (im April 1953 schafft das Boot dieselbe Strecke in 13 Tagen; altgediente französische U-Boot-Fahrer reiben sich die Augen).

Besondere Neugier erregt der neuartige Schnorchel. Er ist ausfahrbar, führt in einen achtern gelegenen Raum und besitzt eine eigene Pumpe. „Der 1. Wachoffizier war besonders am Schnorchel interessiert, traute aber der Pumpe nicht", berichtet Admiral Gouttier. „So stellte er einen Dauerposten ab, der sie die ganze Zeit beobachten musste. ‚Du kommst nur raus, wenn der Raum trocken ist', brüllte er durch den Lärm der Motoren. Der arme Matrose, durchnässt und halb taub, blieb in dem winzigen Abteil eingesperrt wie eine Romanfigur von Edgar Allen Poe."

Im Februar 1951 willigt die Royal Navy ein, die Leihgabe um weitere drei Jahre zu verlängern. Die Franzosen taufen U 2518 standesgemäß auf den Namen *Roland Morillot*. Trotz zahlreicher technischer Störungen, vor allem am komplizierten Hydrauliksystem, sind die Franzosen stolz auf ihr Boot. Mit seinem äußerst geringen Fahrgeräusch und der vorteilhaften Sonarsignatur ist es allen anderen überlegen. Mit einigen aus Deutschland beschafften Ersatzteilen gelingt es 1955, *Roland Morillot*, bislang ein „Experimentalboot", den aktiven Status zuzuerkennen. Ex-Kommandant Guépin fasst seine Vorzüge so zusammen: „Ich bin mit U 2518 von Toulon getaucht nach Casablanca und Brest gefahren; das war keine besondere Leistung, sondern für dieses Boot normal. Als einziges Verdienst dürfte ich mir vielleicht zurechnen, die wunderbare Konzeption dieses Bootes verstanden und mein Vertrauen in seine Technik gefestigt zu haben."

Voll des Lobes, fährt Guépin fort: „Bei allem, was über den Typ XXI geschrieben wird, sollte man die taktische Weitsicht und unbestrittene technische Perfektion der U-Boot-Waffe berücksichtigen, das Genie

**AUF DEM TROCKENEN:** **Das moderne, von den Briten „geliehene" Boot U 2326 liegt im Dock von Cherbourg, wo es überholt wird**

TECHNISCHE DATEN

## U-Boote Typ XXIII

Die Küsten-U-Boote des Typs XXIII wurden aus vier vorgefertigten Segmenten konstruiert.

| | |
|---|---|
| **Länge** | 34,70 m |
| **Verdrängung** | 232/258 t |
| **Geschwindigkeit** | 9,7 kn über Wasser, 12,5 kn getaucht |
| **Einsatzradius** | 1.350 nautische Meilen bei 9 kn, 4.200 nautische Meilen bei 5 kn, 175 nautische Meilen getaucht |
| **Bewaffnung** | 2 Torpedorohre vorn, ohne Reservetorpedos |

**UNGEKLÄRTES SCHICKSAL:** **U 2326 im Hafen von Casablanca im Herbst 1946. Das moderne Boot soll noch im gleichen Jahr spurlos verschwinden**

INSTANDGESETZT UND NEU BEFLAGGT: U 2518 liegt mit ausgefahrenem vorderen Tiefenruder im Trockendock. Später (rechts) fährt das gleiche Boot, jetzt als *Roland Morrilot*, unter der Trikolore

des Admiral Dönitz. U 2518 wurde zum Vorbild und Prototypen unserer Narval-U-Boot-Serie, und seine Konzeption hat alle folgenden Baureihen geprägt.“ Zehn Jahre später dient das Boot für Tests mit neuen Antennen, geschleppten Sonobojen und Passivtelemetrieanlagen – Einbauten, die mühelos unterzubringen sind. Im Jahr 1967 geht *Roland Morillot* in den verdienten Ruhestand.

### Typ XVII B: „Seehunde“

Fast durch Zufall kommen noch einige weitere U-Boote der Kriegsmarine zur französischen Flotte. Während der Kämpfe um Dünkirchen entdeckt der französische Kapitänleutnant A’Weng du Curie am Kai vier verlassene und ziemlich ramponierte „Seehunde“ vom Typ XVIIB, konstruiert für den Einsatz gegen britische Kanalhäfen. Sie wurden auf der Germania-Werft in Kiel und der Schichau-Werft in Elbing gebaut; zunächst sollten 1.000, dann 600 Einheiten entstehen. Letztlich liefen nur 285 „Seehunde“ vom Stapel, von denen über 100 verloren gingen. 93 Boote lagen bei Kriegsende noch unfertig in den Produktionshallen.

**Sogar Kleinst-U-Boote der Kriegsmarine nehmen die Franzosen in ihre Flotte auf. Konstruiert für den Einsatz gegen britische Kanalhäfen, werden einige ramponierte Exemplare jetzt klargemacht**

Nach provisorischer Reparatur, überwacht von einem französischen Hauptgefreiten und einem deutschen Oberbootsmann, kann A’Weng der Admiralität die Fahr- und Tauchbereitschaft eines Bootes melden. Das veranlasst die Führung, auch die übrigen

VOR MALERISCHER KULISSE: U 2518 läuft als *Roland Morrilot* im Hafen von Toulon ein

**ERFAHRENE SEELEUTE:** Die Mannschaft der Kleinst-U-Boot-Flottille hat sich vor Boot 90 (ex-U 5090) versammelt

**„SEEHUND" HAT PFLEGE NÖTIG:** Das Kleinst-U-Boot S 622, ein „Seehund" vom Kriegsmarine-Typ XXVII B, in der Werft

„Seehunde" wieder „zur Erprobung" flottzumachen. Sie werden bei Paris instand gesetzt und nach Toulon transportiert, wo man sie am 1. Juli 1946 der Kleinst-U-Boot-Flottille *(Flotille des sous-marins de poche)* zuteilt. Diese bestand aus U 5074 (später 74, S74 und S621), U 5090 (später 90, S90 und S622), U 5107 (107, S107, S623) und U 5365 (365, S365 und S624). Das Personal dieser Flottille umfasst zwei Offiziere, fünf Feldwebel und acht Unteroffiziere und Mannschaften.

Die „Seehunde" erleiden bei der französischen Marine allerlei Unfälle, Kollisionen und Leckagen, bei denen Boote teilweise sogar länger versinken. Wie durch ein Wunder kommt dabei niemand ums Leben und es gelingt stets, die kleinen Fahrzeuge für Übungen und Tests wieder einsatzbereit zu machen.

Ein großer Teil der Aktivitäten findet erstaunlicherweise an der West- und Ostküste der USA statt, denn im Jahr 1953 bittet die U.S. Navy um Hilfe bei der Überprüfung ihrer Hafenschutzeinrichtungen. S 622 und 623 verlassen im Juni Toulon an Bord eines Versorgers der 6. US-Flotte, verbringen drei Monate in Norfolk, durchqueren an Deck eines Landungsschiffes den Panamakanal und bleiben anschließend noch fünf Monate in San Diego. Ein interessanter Einsatz, über dessen Ergebnis die Amerikaner zum großen Ärger der Franzosen keine Auskunft geben. Innerhalb von acht Jahren bewältigen die „Seehunde" 858 Einsätze und feuern 376 Torpedos ab, darunter 230 zur Erprobung. Die Boote absolvieren 730 Stunden Tauchfahrt und legen insgesamt 14.050 nautische Meilen zurück.

Im September 1954 stellen die Franzosen S621 und 623 außer Dienst, die beiden anderen Boote folgen im August 1956. Die Kleinst-U-Boot-Flottille ist damit aufgelöst. Einige „Seehunde" wandern nicht gleich in den Hochofen. Drei dienen bis 1959 zur Nachwuchswerbung der französischen Marine; davon sind heute S 624 bei einem Sammler in Seine-et-Marne und S 622 im Arsenal von Brest als Museumsstücke zu bewundern.

Vizeadmiral Ernst Schirlitz wird im Oktober 1947 aus französischer Kriegsgefangenschaft entlassen. Er kehrt nach Kiel zurück, arbeitet einige Jahre als Angestellter und geht 1951 in den Ruhestand. Der spätere Contre-Amiral (Flottillenadmiral) Hubert Meyer wird im Januar 1948 zum Ehrenbürger von La Rochelle ernannt und später Bürgermeister von Royan. Seit Kriegsende befinden sich die beiden in freundschaftlichem Briefkontakt, und im August 1954 kann Meyer seinem früheren Gegner endlich wie versprochen den Degen zurücksenden, den er ihm bei der Kapitulation abnehmen musste.

Erst 22 Jahre später, im August 1976, sehen sich die beiden Männer zum ersten Mal persönlich wieder – in Kiel, mit ihren Frauen, die sich nun auch endlich kennenlernen. Es sollte das letzte Treffen sein, denn schon nach zwei Jahren ereilt die „Retter von La Rochelle" das Schicksal. Admiral Meyer kommt im September 1978 bei einem Autounfall ums Leben, seine Frau überlebt schwer verletzt. Und Ernst Schirlitz stirbt in der Nacht vom 27. auf den 28. November friedlich im Schlaf. ⚓

TECHNISCHE DATEN

### Kleinst-U-Boot „Seehund"

| | |
|---|---|
| **Besatzung** | 2 Mann |
| **Länge** | 11,87 m |
| **Durchmesser** | max. 1,28 m |
| **Verdrängung** | 15,2/16,5 t |
| **Antrieb** | Lkw-Dieselmotor, 80 PS; E-Motor, 25 PS, fester Schnorchel |
| **Geschwind.** | 7,7 kn an der Oberfläche, 6 kn getaucht |
| **Radius** | 300 nautische Meilen bei 7 kn, 63 nautische Meilen bei 3 kn oder 19 nautische Meilen getaucht bei 6 kn |
| **Ausrüstung** | 1 einfahrbares Periskop, später feststehend; ein einfaches Mikrofon, ein schwaches Funkgerät, ein beleuchteter Kompass; automat. Kurssteuerung; die Schraube ist ummantelt, was für küstennahe Einsätze sehr vorteilhaft ist |
| **Bewaffnung** | 2 externe Torpedos an Befestigungskrallen; falls Letztere beim Abfeuern des Torpedos nicht öffnen – was durchaus vorkommt –, muss das Boot bis zur Erschöpfung der Torpedobatterie Vollkreise drehen |

ERINNERUNGEN AN DAS KÜSTENSCHUTZSCHIFF *HALLE*

# Zwischen Kattegat und Kotka

**Einzigartige Schnappschüsse und seltene Einblicke in das Leben an Bord mitten im Kalten Krieg: Die Einsätze des Küstenschutzschiffes (KSS) *Halle* der Volksmarine zeigen über 30 Jahre nach der Wiedervereinigung viel vom maritimen Selbstverständnis jenseits des Eisernen Vorhangs**

Von Jörg Mückler

**ANKUNFT:** Im Januar 1986 traf das von der DDR als Küstenschutzschiff, von der sowjetischen Marine als Storoschewoj Korabl (SKR, Wachschiff) klassifizierte „Projekt 1159/3" im Hafen Warnemünde ein

Alle Fotos: Sammlung Mückler via R.M

HINTERGRUND

## Zusammensetzung der Volksmarine

- Vier seegestützte Segmente – drei Flottillen, ein Kampfschwimmerkommando, 6. Grenzbrigade-Küste (sowohl see- als auch landgestützt)
- Landgestützte Teile – darunter ein Küstenraketen-regiment, ein (nicht so bezeichnetes) Marine-Infanterie-regiment, ein Nachrichtenregiment, ein Pionierbataillon
- Eine fliegende Komponente (Hubschrauber, zuletzt auch Jagdbomber)
- Rückwärtige Dienste nebst Sondereinrichtungen
- Drei Schulen

Die Volksmarine der DDR geht auf die 1952 geschaffene Volkspolizei See (VP-See) und die 1956 daraus abgeleitete Verwaltung Seestreitkräfte zurück. Ihren endgültigen Namen erhielt sie am 3. November 1960.

Dass beim Aufbau der DDR-Seestreitkräfte nicht nur der „große Bruder“ Sowjetunion Pate stand, sondern – wie bei Land- und Luftstreitkräften – auch Anleihen bei der offiziell verpönten deutschen Kriegsmarine genommen wurden, belegen die Biografien zweier Chefs. So war Konteradmiral Heinz Neukirchen (Chef von 1961 bis 1963) als Oberleutnant zur See sogar „nationalsozialistischer Führungsoffizier“ gewesen. Auch Admiral Wilhelm Ehm, der 25 Jahre an der Spitze der Volksmarine stand, diente als freiwilliger Zeitsoldat (Oberfunkmeister) von 1939 bis 1945 bei der Kriegsmarine.

**Beim Aufbau der Volksmarine half nicht nur das Know-how der Sowjetunion als „großer Bruder“, sondern auch der reiche Erfahrungsschatz der deutschen Kriegsmarine**

**STOLZE BESATZUNG:** Die künftige *Halle* hatte eine sowjetische Überführungsbesatzung an Bord, die das Schiff mit einem militärischen Zeremoniell an den Eigentümer übergab. Die nur knapp zweiwöchige Einweisung geschah „mit Händen und Füßen“. Immerhin überließen einige sowjetische Seeleute ihren ostdeutschen Kameraden die winterfesten Pelzmäntel

Die Volksmarine war als Teil der Vereinigten Ostseeflotten (VOF) fester Bestandteil der Streitkräfte des Warschauer Paktes. Ihr Aufgabenbereich umfasste eine klar offensive Komponente (Schnellboote und Landungsschiffe) sowie einen stärker defensiv ausgerichteten Bereich (Vorpostendienst, U-Boot-Jagd, Aufklärung, Verhinderung von „Republikfluchten“). Im Wesentlichen hätte sich die Rolle der Volksmarine im Ernstfall darauf reduziert, die Ostseeausgänge für die Baltische Rotbannerflotte der Sowjetunion freizuhalten.

## Professionelle Strukturen

Das Hauptquartier befand sich in Rostock-Gehlsdorf. Ein verbunkerter Ausweichgefechtsstand lag in Tessin, etwa zehn Kilometer nordöstlich des heute von der Luftwaffe genutzten Flugplatzes Laage.

**WÜRDIGER VORGANG:** Nach dem Flaggenwechsel übernahm die Volksmarine ihr bis dahin größtes und modernstes Schiff. Auch einige begehrte Anstecker der Baltischen Rotbannerflotte wechselten den Besitzer

**MODERNSTES „GROSSKAMPFSCHIFF“:** *Halle* startet mit viel Qualm und Getöse ihre Gasturbine M8G mit 20.000 PS. Das Leistungspaket für alle drei Schrauben komplettierten zwei 18-Zylinder-Zweitakt-Gegenkolben-Diesel-Aggregate (je 8.000 PS); im Hintergrund rechts das U-Abwehrschiff *Perleberg*

**BEEINDRUCKEND:** Die *Halle* verdrängte bei voller Ausstattung 1.596 Tonnen. Die Breite über alles betrug 12,7, die Länge 96,5 Meter. Der Tiefgang lag vorn bei 3,05 und achtern bei 3,14 Meter. Ins Auge fallen die beiden reaktiven Wasserbombenwerfer RBU-6000 mit ihren jeweils zwölf Rohren

**QUALITÄT KOSTET:** Mit rund 120 Millionen Mark belastete ein Schiff der „Koni“-Klasse den DDR-Staatshaushalt. Dafür mussten im Gegenwert andere Waren in die Sowjetunion geliefert werden. Passend zur klammen Kassenlage erhielt häufig nur die bei Paraden präsentierte Schiffseite einen frischen Anstrich

**ARMIERUNG:** Stärkste Rohrwaffe der *Halle* bildete je eine auf Schanze und Back aufgestellte Doppellafette AK-726. Jeder der 76,2-mm-Läufe verfeuerte theoretisch pro Minute 45 Schuss bis zu 15 Kilometer weit mit einer $v_0$ von 980 m/s

Bei ihrer Auflösung am 2. Oktober 1990 gehörten die 1., 4. und 6. Flottille zur DDR-Marine. Die Aufgabenverteilung war klar geregelt. Kern der 1. (amphibischen) Flottille in Peenemünde bildete eine Landungsschiffbrigade. Ebenfalls offensiv ausgerichtet war die aus Torpedo- und Raketenschnellbooten bestehende 6. Flottille in Bug/Dranske auf Rügen. Den eher defensiven Charakter verkörperte die 4. Flottille mit dem Heimathafen Warnemünde. Zu ihr gehörten die größten Einheiten der Volksmarine, die in einer Brigade vereinigten Küstenschutzschiffe (KSS).

## Auch für offensive Aufgaben

Der Terminus „Küstenschutzschiff" sollte den Verteidigungszweck unterstreichen. Tatsächlich handelte es sich aber um in der Sowjetunion gebaute Hochseefregatten, die auch für offensive Aufgaben und Geleitsicherung geeignet waren. Bis 1977 verfügte die KSS-Brigade über vier Einheiten der *Gornostai*-Klasse (in der NATO-Nomenklatur als „Riga" bezeichnet), nach deren Ausmusterung über drei Schiffe der *Delfin*-Klasse (NATO-Code „Koni"), die mit ihren 1.600 Tonnen Wasserverdrängung alles überboten, was die Volksmarine bis dahin in Dienst gestellt hatte. Die *Delfin*-Brigade bestand aus *Rostock*, *Berlin-Hauptstadt der DDR* und *Halle*. Diese („Projekt 1159) lief als letzte der drei Einheiten 1985 in der Wolgawerft Selenodolsk vom Stapel und wurde als

**GEGEN FLUGZEUGE:** Zur Luftabwehr gegen schnell anfliegende Ziele verfügte das Schiff unmittelbar hinter dem Back-Geschütz AK-276 über einen Doppelwerfer ZIF-122 mit 21-mm-Lenkwaffen 4K33 Osa-M (NATO-Bezeichnung SA-N-4 „Gecko")

**GERADE NOCH GUT GEGANGEN:** Im Jahr 1987 wäre es zwischen *Halle* und der ROS 308 *Walter Dehmel*, einem Fang- und Verarbeitungsschiff (FVS) des VEB Fischkombinats Rostock-Marienehe, beinahe zu einer Kollision gekommen

**WAFFENBRUDER:** Das „Wachschiff" (Fregatte) *Drushnyj* der Baltischen Rotbannerflotte führte bis 1987 die Nummer 740, danach zur Verwirrung des Gegners die 750. 2002 nach 27 Jahren außer Dienst gestellt, liegt es heute als Gaststätte und Museum im Moskauer nördlichen Flusshafen

**HOHER BESUCH:** Kommandant Korvettenkapitän Werner Lukoschat (rechts) begrüßt den langjährigen Chef der Volksmarine, Admiral Wilhelm Ehm, der zu einer „Großen Geschwaderfahrt" an Bord der *Halle* eintrifft. 1987 bis 1990 nahm das Schiff an drei solcher Verbandsfahrten teil

**WILLKOMMENE ABWECHSLUNG:** Auf einer „Großen Geschwaderfahrt" in Richtung Polen füllt der Versorger C 42 *Usedom* (als „Projekt 1545" 1965 in Kertsch auf der Krim vom Stapel gelaufen) die Dieseltanks der *Halle* auf

**POLNISCHE MARINE:** *Metalowiec*, Bordnummer 436, war einer von vier großen polnischen Raketenkuttern. Die NATO ordnete den Schiffstyp als Raketenkorvette der *Tarantul*-Klasse ein. Ende 2013 beendete *Metalowiec* ihren Dienst

KSS 143 am 28. Januar 1986 von der Volksmarine übernommen. Das Kommando erhielt Korvettenkapitän Werner Lukoschat.

## Rendezvous mit dem Klassenfeind

Auf dem modernsten „Großkampfschiff" der Volksmarine trat im Januar 1986 Stabsmatrose R. M. seinen Dienst als Hydroakustiker im Gefechtsabschnitt IV (Funk und Funkmess) an. M. verbrachte den größten Teil seiner seemännischen Laufbahn bis zu seiner Entlassung im Oktober 1988 im Vorpostendienst auf der Ostsee, geprägt durch laufende Begegnungen mit ganz großen (US-Schlachtschiff BB-61 *Iowa*), mittleren (britische Fregatte *Diomede*) und eher kleinen (etwa das dänische Patrouillenboot *Ran*) schwimmenden Einheiten des westlichen „Klassenfeindes".

> Man traf große, mittlere und kleinere Einheiten des „Klassenfeindes" auf der Ostsee an. Unvergessen bleibt die Begegnung mit dem US-Schlachtschiff *Iowa* beim Manöver

Zur Routine gehörte ebenso das mehr oder weniger nachbarschaftlich gehandhabte Zusammentreffen mit der Bundesmarine, so in einem Fall mit dem Flugkörperschnellboot *Wolf*, bei dem zwischen flapsigen Seemannsgrüßen und aggressiven Wortwechseln die gesamte Vielfalt eines Zusammentreffens am nassen Teil des „Eisernen Vorhangs" zu erleben war. Den oft tristen Bordalltag frischten nicht selten tiefe Überflüge – meist unbewaffneter – bundesdeutscher, dänischer, schwedischer und britischer Kampf- und Seeüberwachungsflugzeuge auf.

## Hohe Bereitschaftsstufen

Der an den Nerven zerrende und als politischer Kampfauftrag hochstilisierte Vorpostendienst mit hohen Bereitschaftsstufen und kargen Beurlaubungen passte so gar nicht zur Dienstgestaltung der angeblich aggressiven Bundesmarine, wo freitags um zwölf

**„GEGNER":** Das 1942 vom Stapel gelaufene US-Schlachtschiff BB-61 *Iowa* durchkreuzte zweimal, 1985 und 1989, die Ostsee und sorgte für eine erhöhte Pulsfrequenz in den Vereinigten Ostseeflotten des Warschauer Paktes

**ROYAL NAVY:** Die britische Fregatte F16 *Diomede* gehörte zur *Leander*-Klasse und wurde am 2. April 1971 in Dienst gestellt. Das Foto in der Ostsee entstand kurz vor ihrer Ausmusterung im Jahr 1988. Bis 2002 fuhr die Fregatte als PNS F 263 *Shamsheer* für Pakistan

**DEUTSCH-DEUTSCHES TREFFEN:** Auch das Raketenschnellboot P6149 S49 *Wolf* ging mit der *Halle* auf Tuchfühlung. Das mit vier Exocet-Raketen kampfstarke Schiff stand von 1973 bis 2002 in Dienst der Bundesmarine, ehe es nach Ägypten verkauft wurde und noch heute unter dem Name *21. Oktober* fährt

**DROHGEBÄRDE:** „Gesichtslos" fegt dieser bundesdeutsche PA-200 „Tornado" knapp über die *Halle* hinweg. Der verwaschene Schnappschuss verbirgt leider die Kennung des lediglich mit zwei Zusatztanks bestückten Aufklärers

Uhr die Feierabendglocke schellte und sich das Personal nach Hause begab. Ganz anders in der Volksmarine mit ihrer strikt an die vom Warschauer Pakt verordneten hohen Stufe der „ständigen Gefechtsbereitschaft". 85 Prozent des Personals dort mussten sich auch an Wochenenden in den Kasernen oder auf Wachschiffen ihre Zeit um die Ohren schlagen.

## Große Geschwaderfahrten

Höchst willkommene Abwechslungen boten daher vor allen „Große Geschwaderfahrten" mit dem Festmachen in polnischen und sowjetischen Häfen. Dass die *Halle* auf einer solchen Tour beinahe mit der *Walter Dehmel* des staatseigenen Fischkombinats kollidierte, bleibt in den beschönigenden Chroniken unerwähnt. Gleiches galt für die Sorgen der DDR-Marineführung nach einer auf vordergründige Effekte ausgerichteten Visite des 47 Jahre alten und – was offenbar nicht überall bekannt war – mit der nach einer Explosion versiegelten Geschützturm Nummer 2 nicht mehr voll gefechtsfähigen *Iowa* im Juni 1989.

Immerhin durfte sich die Crew der *Halle* eines ganz besonderen Privilegs erfreuen. Im Juli 1987 lief das Küstenschutzschiff im Verband mit dem Bergungsschiff A 441 *Otto von Guericke* der 4. Schiffsicherstellungsabteilung zu einem Gegenbesuch im fin-

**WENIGER BEDROHLICH:** Einen (kleineren) NATO-Gegner stellte das dänische Patrouillenboot P 537 *Ran* der *Daphne*-Klasse dar. 1964 als Kleiner U-Jäger in Dienst gestellt, übernahm die *Ran* nach diversen Umbauten und einer Umklassifizierung bis 1991 nur noch Überwachungsaufgaben

**VETERAN DES KALTEN KRIEGES:** Das schwedische Patrouillenboot V52 *Tärnö* der *Hanö*-Klasse. Aufgelegt wurde das Schiff 1954 als Minensucher der *Arkö*-Klasse. 1979 zum Patrouillenboot umgebaut, ging *Tärnö* 1990 außer Dienst. Dass Schweden insgeheim mit der NATO kooperierte, dürfte dem Warschauer Pakt bekannt gewesen sein

nischen Hafen Kotka ein, nachdem die finnische Korvette K-03 *Turunmaa* Ende Juni 1986 in Stralsund festgemacht hatte. Die Tür nach Finnland hatte schon im September 1981 das KSS 142 *Berlin* geöffnet. Sechs Jahre später überwand auch die Besatzung von *Halle* und *Otto von Guericke* den „Eisernen Vorhang".

## Willkommene Abwechslung

Dass es angesichts vorherrschender Devisenengpässe und notorischen Misstrauens nur zu straff kontrollierten Gruppenausgängen, aber dennoch zu Motorbootsfahrten, Saunagängen und einem siegreich beendeten Fußballturnier reichte, dürfte die Freude der zum ersten Mal die große weite Welt schnuppernden DDR-Blaumänner befördert haben. Die Besatzungen beider Schiffe blieben dabei übrigens streng getrennt! Heute fährt *Otto von Guericke* als *Rou 26 Vanguardia* in Uruguay, während *Halle* mit der bundesdeutschen Bordnummer F 225 Ende 1990 – nun als Fregatte – einmal die Nordsee berühren und Wilhelmshaven anlaufen durfte, bevor sie 1995 in Rostock wieder in Rohstahl verwandelt wurde. ⚓

**FINNISCHE MARINE:** Die einzige wirklich neutrale Marine in der Ostsee war die finnische Merivoimat. Hier begegnete die *Halle* dem Patrouillenboot 53 *Ruissalo* der *Raisio*-Klasse. Wie *Tärnö* handelte es sich auch bei *Ruissalo* um einen umgebauten Minensucher, Baujahr 1959. Anfang 2000 beendete das Boot den Dienst

**SELTENHEITSWERT:** Der Verband wurde vom Chef der 4. Flottille, Kapitän zur See Gerhard Müller (hinten), geführt. Der Name des finnischen Standortkommandanten, der beim „Seite pfeifen" an Bord geht, ist nicht überliefert. Bemerkenswert ist die deutsche Frakturschrift am Landungssteg

**IM FINNISCHEN HAFEN:** Am 20. Juli 1987 traf zum zweiten Mal nach 1981 ein Verband der Volksmarine, diesmal mit *Halle* und dem Bergungsschiff A 441 *Otto von Guericke* (Korvettenkapitän Dieter Frommelt), auf der finnischen Flottenbasis Kotka ein. Man beachte die orangefarbene Taucherglocke der *Otto von Guericke*

**BEGEHRLICHKEITEN:** Das reichhaltige Angebot finnischer Kioske übte natürlich seinen Reiz auf die DDR-Matrosen aus. Einzelausgänge waren selbstverständlich nicht gestattet. In jeder Gruppe musste – wie hier zu sehen – mindestens ein länger dienender Maat oder Offizier zugegen sein

**FRANKREICHS STOLZ:** Die Gedenkmedaille mit der Einsatzzeit des Schiffes – ein begehrtes Erinnerungsstück für alle, die sich mit dem französischen Hubschrauberträger verbunden fühlen

Foto: Archiv R. Stünkel

Foto: Sammlung Herold

FRANZÖSISCHER HUBSCHRAUBERTRÄGER *JEANNE D'ARC*

# Schwimmende Heldin

**2010 verabschiedete sich ein außergewöhnliches Schiff aus der französischen Marine, das einen großen Namen trug. Seit 1964 im Dienst und stets Ausbildungsschiff, nahm der Hubschrauberträger immer auch an internationalen Einsätzen teil. Unser Autor war 1980/81 als Austauschoffizier an Bord der *Jeanne d'Arc***

Von Korvettenkapitän d. R. Rolf Stünkel

**ERSTER BESUCH IN HAMBURG:** Der französische Hubschrauberträger beehrte Ende der 1960er-Jahre die Hansestadt – nicht zum letzten Mal!
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**FLIEGENDES GERÄT:** Auf dem Flugdeck stehen zwei Sud-Aviation „Gazelle“ und ein SA. 330 „Puma“ des französischen Heeres, üblicherweise ergänzt von „Alouette III“ der Marine

Foto: Marine Nationale/Archiv R. Stünkel

**TECHNIK AM TURM:** Die Radaranlage, bestehend aus dem Luftüberwachungssystem DRBV-22 D (große Antenne), einem Feuerleitradar DRBV-51, zwei Decca-Navigationsradars DRBN-34 und drei Artillerie-Feuerleitradars DRBC-32 A; rechts: Am Radarmast weht innen das Rufzeichen des Schiffes F A M J (von oben nach unten)

Fotos: Marine Nationale/Archiv R. Stünkel (2)

Sie werden allem gehorchen, was er befiehlt – zum Wohl der Marine, für den Erfolg der Waffen Frankreichs!" Mit diesen markigen Worten schwor Marine-Präfekt Maurice Amman am 16. Juli 1964 die Besatzung der *La Résolue* (die Entschlossene) auf ihren künftigen Kommandanten ein. Kapitän zur See Alfred Postec, 52, übernahm kein gewöhnliches Kriegsschiff: Der 12.000-Tonnen-Koloss an der Pier von Brest war Frankreichs erster Hubschrauberträger und zugleich das erste speziell zu diesem Zweck gebaute Kadettenschulschiff.

Admiral Amman zerschnitt feierlich ein Schleifenband. Während das riesige Schild an Backbord langsam herunterklappte und auf der Rückseite der neue Schiffsname *Jeanne d'Arc* zum Vorschein kam, wechselten die angetretenen Matrosen stolz ihre Mützenbänder. Viele von ihnen hatten sich freiwillig gemeldet, um auf dem neuen Schiff zur See zu fahren.

## Sechste *Jeanne d'Arc*

Der mit Dampfturbinen getriebene Träger war 1955 für 600 Mann Besatzung, zehn bis 20 Bordhubschrauber, eine moderne Rohrbewaffnung und 7.500 nautische Meilen Einsatzradius konzipiert worden. Im Frieden sollte er als Kadettenschulschiff und Botschafter Frankreichs dienen, im Einsatzfall als U-Boot-Jäger und Kommandoschiff für Landungsoperationen. Der Träger wurde 1963 unter seinem provisorischen Namen in Dienst gestellt, denn noch existierte ein Vorkriegs-Schulkreuzer namens *Jeanne d'Arc*. Mit dessen Ausmusterung im Jahr darauf erhielt der neue Hubschrauberträger als sechstes Schiff der Flotte diesen Traditionsnamen. Seine Vorgänger waren eine 52-Kanonen-Fregatte (1820–1834), eine 42-Kanonen-Fregatte (1837–1865), eine Panzerkorvette (1867-1885), ein Panzerkreuzer (1902–1933) und ein leichter Kreuzer (1931–1964).

Das 182 Meter lange Schiff mit dem Kennzeichen R 97 beeindruckte die Fachwelt. Es war aus vorfabrizierten Rumpfteilen zusammengeschweißt und bot mit seinen zentralen Aufbauten, dem leicht erhöhten Flugdeck und einem einzelnen Schornstein schon von Weitem eine elegante Silhouette. Im Innern war von den Wäschereimaschinen bis zur Geschützführung alles weitgehend automatisiert. 40.000 PS (29.420 KW) aus vier Dampfkesseln und vier Turbinen wirkten auf zwei Propeller, die das Schiff im Extremfall auf bis zu 30 Knoten beschleunigen konnten.

Die Bewaffnung bestand anfangs aus vier 100-mm-Türmen vom Typ Mle 53 mit einer Kadenz von 60 Schuss pro Minute und vier Browning M-2HB-Maschinengewehren; später kamen MM-38-Exocet-Raketenwerfer hinzu. Die Feuerleit-, Radar- und Navigationsausrüstung sowie das 26 Tonnen schwere Sonar am Bug entsprachen dem Stand der Technik; der Clou jedoch waren die Helikopter.

Der Hangar konnte acht oder zehn, im Kriegsfall bis zu 20 U-Boot-Jagd- und Transporthubschrauber aufnehmen. „Ein Alleskönner", lobte das Magazin *Univers Match* die brandneue *La Résolue* im Jahr 1963. „Sie kann als Erste überhaupt die furchterregendsten Bestien des Ozeans verfolgen und zerstören: Atom-U-Boote." Spezialisten zeichneten in der Operationszentrale jede Bewegung in der Luft, unter und über Wasser mit Fettstift auf die Rückseiten von drei großen beleuchteten Plexiglaswänden.

Im Fall eines Atomschlags ließ sich der Hubschrauberträger komplett abschotten. Die Luftreserven der Besatzung reichten dann für zwei Stunden, was für die Durchquerung einer radioaktiven Wolke als ausreichend betrachtet wurde. Hatte das Schiff die Gefahrenzone verlassen, konnte es mit Seewasser aus sechs Meter Tiefe automatisch „geduscht" werden, um den radioaktiven Niederschlag zu entfernen.

## Eine schwimmende Kleinstadt

Mit über 800 kleinen und großen Betriebsräumen, sechs Messen, drei Kombüsen, Werkstätten und Unterkünften wirkte der Träger wie eine schwimmende Kleinstadt. Die Offiziere schliefen in Einzelkammern, ältere Portepee-Unteroffiziere waren zu zweit untergebracht. Kadetten teilten sich mit bis zu zwölf Personen einen Raum. An die 72 Unteroffiziere und Mannschaften schliefen erstmals in festen Kojen in einem Deck, unterteilt von dünnen Trennwänden. Zwei voll ausgerüstete Krankenstationen mit acht und 14 Betten, Operationssaal, Röntgenraum und einer Zahnarztpraxis standen für den Ernstfall bereit.

In den Vorratsräumen lagerten insgesamt Lebensmittel für 900 Mann und 60 Tage. Einbahnstraßen im Inneren sorgten für einen reibungslosen Verkehr: Richtung Bug lief man an Backbordseite, zum Heck an Steuerbord. An eines mussten sich alle jedoch erst gewöhnen: Wo war das Meer? Denn das Schiff besaß im Gegensatz zu seinen Vorgängern keine Bullaugen.

**NAVIGARE NECESSE EST:** Im Kartenraum überprüft der 1. Navigationsoffizier (unten links vorn) mit einem Offizierschüler die Position. Rechts mit Pfeife im Mund der Obersteuermann, als Herr über Sextanten und Karten eine unangefochtene Autorität

Fotos: Archiv R. Stünkel (2)

**FRANKREICHS NATIONALHELDIN** Jeanne d'Arc, die „Jungfrau von Orléans", befreite anno 1429 nur 17-jährig die von den Engländern besetzte Stadt; zwei Jahre später starb sie nach zwei Inquisitionsprozessen auf dem Scheiterhaufen

Foto: Archiv R. Stünkel



**STATTLICHE ERSCHEINUNG:** Der Rumpf des Hubschrauberträgers entstand in Anlehnung an den Entwurf des Kreuzers *Colbert* – mit konventionellen Aufbauten mit allen Führungssystemen, achtern das 62 x 21 Meter große Flugdeck mit darunter liegendem Hangar und weiteren Einrichtungen

Foto: Marine Nationale/Archiv R. Stünkel

Am 5. November 1964 brach die *Jeanne d'Arc* mit dem Geleitzerstörer *Victor Schoelcher* vom Heimathafen Brest zur ersten Weltreise auf. „Zéphyr"-Düsentrainer sowie „Neptune"-Aufklärungsflugzeuge donnerten über die Schiffe hinweg, altgediente, noch von der Kriegsmarine stammende Hochseeschlepper gaben ihnen qualmend das Geleit. Auf der sechsmonatigen Reise besuchte der kleine Verband Fort-de-France, Balboa (Panama), die Marquesas-Inseln, Noumea, Sydney, Wellington, Freemantle, Diego-Suarez, La Réunion, Durban, Rio de Janeiro, Dakar und Lissabon.

Die *Jeanne d'Arc* war Ausbildungs- und Kriegsschiff zugleich. Das bedeutete für die Besatzung den täglichen „Rollenschwoof", Übungen wie ABC- und Feueralarm oder „Mann über Bord". Da man stets im Verband mit dem Begleitschiff unterwegs war, waren gemeinsame Übungen an der Tagesordung: Versorgung über Highline und Schläuche von einem Schiff zum anderen, U-Boot-Jagd, Flugabwehr- und Seezielschießen mit scharfer Munition, bei dem das große Schiff unter dem Geschützdonner erzitterte.

## Flieger an Bord

Die Hubschrauber waren stets mit eingebunden, transportierten Material und Personal, manchmal auch ernsthaft erkrankte Besatzungsmitglieder; im nahen und fernen Osten spielten sie bei der Erkundung piratenverseuchter Gewässer eine wichtige Rolle. Das fliegende und technische Personal, geführt von einem Staffelkapitän, gehörte zum Marinefliegerhorst Lanvéoc-Poulmic in der Bretagne und wurde für die Reisen eingeschifft. Die Bordstaffel verfügte über einen eigenen Bereitschaftsraum.

Von einer Kontrollbrücke aus leitete ein erfahrener Offizier in Absprache mit der Schiffsführung den Flugbetrieb. Eine Besonderheit war der Rang der Piloten: Die meisten von ihnen waren noch bis in die 1980er-Jahre Unteroffiziere und wurden entsprechend wie Köche, Mechaniker oder Decksmatrosen bezahlt.

Ein großer Teil der Besatzung war nicht mit der Kadettenausbildung betraut und arbeitete im jeweiligen Fachbereich, von der Schreibstube über den Funkraum bis zum Maschinenleitstand. Ein halbes Musikkorps aus Brest samt Dirigenten übte täglich in der Sporthalle oder an Oberdeck, wovon die Schiffstechniker im Bauch der *Jeanne d'Arc* allerdings nichts mitbekamen.

Ihr Reich bestand aus Rohren und Ventilen, Kesseln und Brennern, in denen Heizöl (ab dem Jahr 1978 Diesel) verbrannt wurde. Das 85-köpfige Maschinenpersonal schwitzte bei Temperaturen von 50, 60 oder sogar über 75 Grad, um die vier Kessel mit den Kosenamen „Eglantine", „Mirabelle", „Clara" und „Morgane" am Laufen zu halten. Weitere 110 Mann waren für die Schiffssicherung, die Stromerzeugung und technische Logistik zuständig. Der Lärm war fast unerträglich: Im Leitstand wurden nie weniger als 80 Dezibel (A) gemessen, außerhalb sogar 115 Dezibel. Größtes Risiko war eine Verletzung durch den unsichtbaren, 450 Grad heißen Dampf, der unter einem Druck von 45 Bar durch die Rohre schoss. Ein unerkanntes Leck konnte einen vorbeigehenden Mechaniker verbrühen oder auf der Stelle töten. Um Schadstellen ohne Lebensgefahr aufzuspüren, hielten die Mechaniker einen Besenstiel mit einem Tuch vorsichtig unter das verdächtige Bauteil.

## Ausgesuchte Offiziere

Das handverlesene Offizierkorps bestand aus Truppenoffizieren mit klassischem Werdegang, darunter noch viele Angehörige des Adels; es gab ehemalige Unteroffiziere in technischen Spezialverwendungen, Verwaltungsoffiziere, mehrere Ärzte, einen Zahnarzt und einen katholischen Militärgeistlichen. Dienstgrade ab Korvettenkapitän wurden von den jüngeren Kameraden scherzhaft als *petit vieux* (die kleinen Alten) tituliert und speisten in einer eigenen Offiziermesse mit Verbindungstür zum Raum der „Subalternen".

Es gab eine gemeinsame Bar mit Bücherregalen, Musikanlage und Wappen an den Wänden. Der Kommandant verfügte, wie auf jedem Kriegsschiff, über weitaus repräsentativere eigene Räume.

Der Ausbildungsbetrieb ähnelte dem einer Akademie an Land. Ein Studiendirektor und die Klassenleiter, Offiziere der Stammbesatzung, überwachten den Lehrplan, erteilten Unterricht und verfassten regelmäßige Beurteilungen. Die Kadetten kamen auch aus dem Ausland; so fuhr beispielsweise Prinz Albert von Monaco im Jahr 1981 auf der *Jeanne d'Arc*. *Élèves officiers* (Offizierschüler) waren die jungen Männer und – ab dem Jahr 1978 – auch Frauen genau genommen nicht mehr.

Sie kamen als Leutnante oder Oberleutnante zur See, als Verwaltungsoffiziere oder approbierte Mediziner von den Schulen und Universitäten, doch das spielte auf *Jeanne d'Arc* keine Rolle: Alle durchliefen ein straffes Ausbildungsprogramm mit Brücken- und Maschinenwache, Theorie und Prüfungen in militärischen, nautischen und allgemeinbildenden Fächern. Auf See waren sie voll in die jeweiligen Dienste eingespannt; während der Hafenliegezeiten versahen sie die Deckswache, wenn sie keinen Landgang hatten.

Der Betrieb der *Jeanne d'Arc* war in die üblichen Abschnitte (Waffen, Technik, Operationsdienst, Versorgung und Sanitätsdienst) unterteilt, geführt von Offizieren und Portepee-Unteroffizieren. Eine französische Besonderheit war die eigenständige Verwaltungslaufbahn, wie sie auch in der deutschen Kriegsmarine existierte. Ihre Offiziere trugen eine schmale braune Paspelierung an

**TECHNISCHE DATEN**

### Flugdeckkreuzer *Jeanne d'Arc*

| | |
|---|---|
| **Typ** | Hubschrauberträger, Republik Frankreich |
| **Ehemaliger Schiffsname** | *La Résolue* (1963–1964) |
| **Bauwerft** | Arsenal, Brest |
| **Stapellauf** | 30. September 1961 |
| **Indienststellung** | 16. Juli 1964 |
| **Außerdienststellung** | 27. Mai 2010 |
| **Länge** | 182 m |
| **Breite** | 24 m |
| **Tiefgang** | max. 7,3 m |
| **Verdrängung** | 12.365 t |
| **Besatzung** | 677, im Einsatzfall bis zu etwa 800 Soldaten |
| **Maschine** | 4 Dampfkessel, 4 Dampfturbinen; Maschinenleistung 40.000 PS (29.420 kW) |
| **Höchstgeschwindigkeit** | 26,5 kn (49 km/h) |
| **Propeller** | 2 |
| **Bewaffnung** | 6 × MM-38-Exocet-Seezielflugkörper, 2 × 100-mm-L/55-Sk, 8–20 Bordhubschrauber |

den Ärmelstreifen und durchliefen als Kadetten ebenfalls das übliche Training; auf der *Jeanne d'Arc* waren durchschnittlich zehn Lehrgangsteilnehmer eingeschifft. „Sie wurden in die Versorgung mit Lebensmitteln, in die Lagerhaltung, den Einkauf oder die Bevorratung von ausländischen Währungen für die Hafenliegezeiten eingewiesen", erklärt Jean-Louis Fillon, früher Inspekteur des französischen Marine-Verwaltungswesens im Admiralsrang und selbst fünfmaliges Besatzungsmitglied. „Die praktische Ausbildung bot einen hervorragenden Übergang von der Theorie ins richtige Leben." Vor etwa zehn Jahren wurde die Verwaltungslaufbahn der Marine mit der von Luftwaffe und Heer vereinigt.

## Dramatische Rettungseinsätze

Neben ihren Routineeinsätzen und Übungen wurde die Besatzung der *Jeanne d'Arc* immer wieder mit schwierigen Situationen konfrontiert. Im Jahr 2004 kamen der Träger und sein Begleitschiff während der Operation „Carbet" dem verwüsteten Haiti zu Hilfe. Ein Jahr später unterstützten *Jeanne d'Arc* und *Georges Leygues* die Tsunami-Rettungsarbeiten in Meulaboh auf Sumatra, wo die Flutwelle 60.000 Einwohner getötet hatte. Wenig später evakuierte der Verband Kinder mit schweren Knochenerkrankungen aus Casablanca und brachte sie zur Behandlung nach Brest.

**Der „Pascha" ist Kommandant des Schiffes und Botschafter in einer Person. Daher ist es kein Wunder, dass er als „Visitenkarte" nach strengsten Maßstäben ausgewählt wird**

Im April 2008 halfen die Schiffe unter Beteiligung der Hubschrauber, die Besatzung des Kreuzfahrtschiffes *Le Ponant* vor Somalia aus der Gewalt von Piraten zu befreien. Nicht zuletzt halfen *Jeanne d'Arc* und ihre Begleiter mehrfach bei der Rettung schiffbrüchiger Boatpeople. Der Kommandant auf französischen Schiffen wird stets „Pascha" genannt. Auch wenn der „Alte" seine Autorität ausübt und eine unangefochtene Institution darstellt: Pompös ist er meist nicht. Vorgesetzte sehen sich eher als „Primus inter Pares", ein höflicher Ton gerade gegenüber Untergebenen ist üblich.

Der Kommandant der *Jeanne d'Arc* machte da keine Ausnahme. An jedem Tag in See lud er eine Gruppe von Soldaten in seinen Salon ein, um sie beim Mittagessen in zwangloser Atmosphäre kennenzulernen. Die Privatgemächer gehörten zu den wenigen mit Tageslicht und Blick aufs Deck, die Ausstattung war vom Feinsten: edles Holz, Tafelsilber mit dem Wappen der *Jeanne d'Arc*, Vorhänge und Gobelins mit den Stationen der namengebenden Heldin: Orléans, Reims, Rouen, Nancy, Vaucouleurs und Domrémy. Kein Wunder – die Innenarchitekten des zwei Jahre zuvor erbauten Luxusliners *France* (der späteren *Norway*) hatten das Interieur entworfen.

Admiral Patrick Augier, letzter Kommandant der *Jeanne d'Arc*, ist ein typischer Vertreter seiner Zunft. Der sportliche, jugendlich wirkende Mann fuhr viermal auf dem Schiff zur See und stellte es vor elf Jahren außer Dienst. „Ein hervorragender Ausbildungsort", schwärmt der Doktor-Ingenieur. „Das Lehrer-Schüler-Verhältnis von sechs zu eins gibt es heute nirgendwo mehr." Nach der Marineschule auf weiten Seereisen Führungsqualitäten zu erwerben, habe sich bewährt, auch wenn der alte Hubschrauberträger technisch längst nicht mehr auf der Höhe der Zeit war. „Die Operationszentrale glich zum Schluss einem Museum", lächelt Patrick Augier verschmitzt. „Unsere Mannschaft hielt das Schiff aber bis zur Außerdienststellung voll einsatzbereit."

## Botschafter in aller Welt

Die *Jeanne d'Arc* absolvierte in 46 Jahren 769 Besuche in 85 verschiedenen Ländern; meist waren es vier- bis siebentägige *informal visits* mit großem Pomp, Musikkapelle und Empfängen, die auch der Besatzung anspruchsvolle Programmpunkte boten. Für den Kommandanten beinhaltete jeder Besuch ein anstrengendes Protokoll, bei dem ihm sein persönlicher Adjutant *(„Chef de Cabinet")* zur Seite stand. Jean-Louis Fillon hatte diesen Posten auf einer Reise wahrzunehmen. „Ich koordinierte alle Aktivitäten des Kommandanten an Bord und an Land und war Ansprechpartner für die Diplomaten und Spitzenmilitärs in den besuchten Ländern", berichtet er. „Dabei ging es um jedes Detail: den Empfang der Gäste, die Menüfolge beim Essen, die Sitzordnung und das militärische Zeremoniell im Hafen." Augenzwinkernd fügt er hinzu: „Ich war auch für die hübschen Journalistinnen zuständig."

**BEGLEITSCHIFFE:** Die *Jeanne d'Arc* wurde auf ihren Reisen von 1964 bis 2010 stets von einem Kriegsschiff begleitet, in der Folge: *Victor Schoelcher*, *Forbin*, *Doudart de Lagrée*, *Commandant Bourdais*, *Enseigne de Vaisseau Henry*, *Germinal*, *Duguay Trouin*, *Georges Leygues* und *Courbet*

Nach dem Anlegen wurde zunächst das Auto des Kommandanten per Kran auf die Pier gesetzt, dann die restliche Fahrzeugflotte des Schiffes. Die französischen Autofirmen stellten in den großen Häfen Gratis-Leihwagen für das Schiff bereit. Tausende von VIPs gaben der *Jeanne d'Arc* über die Jahre die Ehre: Präsidenten, Minister, Botschafter, Generale, Firmenchefs, Künstler, dazu Damen im Cocktail- oder Abendkleid.

Am Abend des Einlauftages fand stets ein Cocktailempfang im Hangar des Schiffes statt, im Verlauf einer Reise durchschnittlich alle acht Tage. Die drei Bordküchen brauchten dafür drei Tage Vorlauf. Unverzichtbarer Bestandteil jedes Buffets: Petit Fours, ein süßes Gebäck. Etwa 14 Stück wurden pro Person veranschlagt, für eine Hafenliegezeit zwischen 500 und 1.200.

Die Küchen-Crew der *Jeanne d'Arc* fühlte sich dem kulinarischen Ruf Frankreichs verpflichtet, schon weil das Schiff für manche Menschen im Ausland den ersten Eindruck von Frankreich bot. 31 Köche, Bäcker, Konditoren, 35 Oberkellner und Stewards waren am Werk, ihre Menüs wurden in 46 Jahren mit dem Zeitgeschmack weiterentwickelt – von Suppen über Foie gras mit Mango und Gebäck über Jakobsmuschel-Carpaccio mit Trüffelöl im Glas, gefüllte Putenstücke, Rindfleisch- oder Straußentartar bis hin zu vegetarischen Gerichten.

## Der deutsche „Hans"

Im Rahmen eines Austauschprogramms fuhr auf jeder Reise ein deutscher Offizier (ein älterer Oberleutnant oder Kapitänleutnant) mit. Er wurde – unabhängig von seiner Fachrichtung – als 2. Navigationsoffizier und Kadettenausbilder eingesetzt und von seinen Kameraden gern mit „Hans" tituliert. Auf der Anreise hatte sich der Auserwählte zunächst beim Verteidigungsattaché in Paris, dann beim deutschen logistischen Bevollmächtigten in Fontainebleau vorzustellen, dann ging es ins Arsenal von Brest.

„In diesem bretonischen Herbstwetter, noch an den Trubel eines Kleinbootgeschwaders gewöhnt und nun vor einem 12.000-Tonnen-Schiff stehend, kam ich mir ein wenig verlassen vor", erinnert sich der Flottillenadmiral a. D. und frühere Schnellboot-

**FÜR DEN ERNSTFALL GERÜSTET:** Die konventionelle Bewaffnung bestand aus zwei vorderen und zwei achteren Creusot-Loire-Modele-53-100-mm-Geschütztürmen und zwei MM-38-Dreifach-Raketenwerfern

Foto: Marine Nationale/Archiv R. Stünkel

**GERN GESEHENER GAST:** Wie alle Ausbildungsschiffe anderer Marinen nahm auch die *Jeanne d'Arc* eine wichtige Rolle als Sympathieträger in aller Welt ein

Foto: Archiv R. Stünkel

Fahrer Hubertus von Puttkamer (72) an seine Ankunft in Brest im Jahr 1976. „850 Mann Besatzung, eine Sporthalle, mehrere Friseursalons, ein eigenes Fernsehprogramm, der Personalaufzug zur Brücke und nicht zuletzt das Hubschrauberlandedeck und der Hangar zeigten, dass ich es mit einer Stadt zu tun hatte, die den Versuch des Vergleiches mit einem Schnellboot gar nicht erst aufkommen ließ." Von Puttkamers Reise führte ihn über Nord- und Südamerika zu den Südseeinseln, nach Australien, China, Japan, Hawaii und Mexiko durch die Karibik zurück nach Brest. „Ob mit dem Flugzeug, bordgestützten Hubschraubern, ständigen Leihwagen, mit dem schnellsten Zug der Welt in Japan oder im philippinischen Kanu Stromschnellen hinab (und sogar hinauf!), als deutscher Offizier war ich vollkommen integriert, gehörte als Vertreter der Bundesmarine, Kamerad und Freund dazu."

Kapitän zur See a. D. John Schamong war 1979/80 während einer Afrika- und Amerikareise dabei. „Ich wurde sehr herzlich aufgenommen", berichtet der ehemalige *Gorch-Fock*-Kommandant. „Die französischen Kameraden luden mich vor der Abreise nach Hause ein, was seinerzeit noch nicht allgemein üblich war." Nach einer zweiwöchigen Einweisung auf der Brücke und in der Operationszentrale wurde Schamong zur Seewache eingeteilt. „Frankreich war damals nicht Vollmitglied der NATO und verwendete nur in bestimmten Fällen deren Vorschriften", erklärt er. „Sie mussten aber an Bord beherrscht werden. Beim taktischen Fahren im Verband kam immer meine große Stunde: Ich stand auf der Brücke neben dem

**ANGETRETEN FÜR DIE EHRENGÄSTE:** Ein Unteroffizier bereitet die Gardesoldaten zur Meldung an den Wachhabenden Offizier (rechts, mit Degen) vor

Foto: Archiv R. Stünkel

**COCKTAILEMPFANG IM HANGAR – EIN MUSS:** Nach dem Festmachen an der Pier, hier in Hamburg, sieht das Protokoll ein mehrtägiges Programm für ranghohe Gäste und interessierte Besucher vor

Foto: Archiv R. Stünkel

Kommandanten und musste zur Bestätigung nicken, bevor der französische Wachoffizier den Befehl ausführen konnte."

Ausländern war offiziell der Einblick in nationale Vorschriften verwehrt, doch der Kommandant sah darüber hinweg. „Sonst hätte ich nicht Wache gehen können", schmunzelt Schamong. Die zahlreichen deutschen Austauschoffiziere vor und nach ihm waren ebenso in die Besatzung integriert und wurden ganz selbstverständlich auch zum Wachdienst an Deck eingeteilt. „Für die Flaggenparade und die offiziellen Besuche an Bord wurde mir allerdings ein französischer Kamerad zur Seite gestellt, der beim Repräsentieren seinen Säbel ziehen musste", erklärt Schamong. „Damit konnte ich ja leider nicht dienen."

In Abidjan nahm er mit dem Schiffsarzt und einer Kadettendelegation am Besuch eines einheimischen Stammes teil. Der Ort lag fünf Stunden mit dem Jeep entfernt in einem sehr unwirtlichen Gebiet. „Man hielt uns zu Ehren ein großes Stammesfest mit üppigem Essen und landestypischen Tänzen ab", erinnert sich John Schamong. „Anschließend überreichte ich als dienstältester Truppenoffizier dem Häuptling das Bordwappen der *Jeanne d'Arc* im Namen der Französischen Republik."

## Suche nach dem Nachfolger

Mitte der 1990er-Jahre wurde immer offensichtlicher, dass die technische Ausrüstung des Schiffes nicht mehr zeitgemäß war. Die Marine tat sich schwer mit der Suche nach einem Nachfolger. „*Jeanne d'Arc* war ein bewährter Schmelztiegel für alle Marineoffiziere, unabhängig von ihrer Herkunft; jeder Ehemalige behielt sehr starke Erinnerungen an die sechs gemeinsamen Monate auf See", erklärt Jean-Louis Fillon. „Manche hatten sich in die Idee verrannt, nur ein spezielles Ausbildungsschiff könnte solche Aufgaben erfüllen." Admiral Augier ergänzt: „Es gab aber auch Stimmen, die eine Ausbildung künftiger Offizierschüler auf verschiedenen modernen Kampfschiffen forderte."

Mit zunehmendem Kosten- und Entscheidungsdruck fiel der Beschluss, das bewährte Prinzip „ein Schiff, eine Crew, lange Reisen" aufzugeben und den Nachwuchs künftig im Rahmen einer mehrmonatigen „Mission Jeanne d'Arc" auf drei moderne Kampfhubschrauberträger zu verteilen.

Das Ende kam im Jahre 2009. 46 Jahre nach der Abschiedsreise des Schulkreuzers im Jahre 1963 fuhr *Jeanne d'Arc* mit der Fregatte *Courbet* noch einmal im Kielwasser ihres Vorgängers, auf der gleichen Route: von Brest nach Casablanca, Dakar, Rio de Janeiro, Buenos Aires, weiter nach Montevideo, Ushuaïa, Valparaiso, Callao de Lima, Balboa/Panama, Cartagena, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, New York, Québec, Saint Pierre, La Coruna, Hamburg, Rouen und zurück nach Brest.

In Hamburg wurde den ehemaligen *Officiers allemands* der *Jeanne d'Arc* eine besondere Ehre zuteil: Pünktlich zum Hafengeburtstag verbrachten elf von ihnen eine letzte gemeinsame Nacht an Bord. Das Schiff legte am Vorabend um 18 Uhr neben friedlich grasenden Kühen in Brunsbüttel an, wo die Deutschen an Bord gingen und im Kreise ihrer französischen Kameraden alte Erlebnisse auffrischten.

Anderntags brach *Jeanne d'Arc* um 6 Uhr früh zur letzten Etappe nach Hamburg auf. Die Gäste konnten an Oberdeck den Austausch der Salutschüsse und das Einlaufmanöver an der Überseebrücke verfolgen, während auf der Pier schon eine offizielle Delegation mitsamt Musikkorps wartete. Bevor sich die Bevölkerung ein letztes Mal über den Hubschrauberträger hermachte, verlieh Kommandant Patrick Augier den angetretenen deutschen Austauschoffizieren bei strömendem Regen eine Ehrenmedaille. Mit dem rituellen Cocktailempfang im flaggengeschmückten Hangar fand der Hafenbesuch seinen Abschluss.

## Mit Volldampf in Rente

Am 26. Mai lieferte die *Jeanne d'Arc* um 14 Uhr einen allerletzten Rekord ab. „Wir hatten die acht Überdruckventile für die Kesselbrenner in Deutschland nach den Originalplänen erneuern lassen", berichtet der Kommandant. „Mit dieser Feuerung kam die Maschine nach 15 Jahren erstmals wieder mit allen vier Kesseln auf volle Kraft und erreichte unter Volldampf 30,9 Knoten."

**DAS ENDE: Die sterbliche Hülle der *Jeanne d'Arc* liegt im Hafen von Bassens nahe Bordeaux zum Ausschlachten bereit**

Foto: picture-alliance/Fabien Cottereau

Das Schiff hatte während seiner Laufbahn mit gut 15.000 Stammsoldaten und 6.400 Kadetten als schwimmendes Zuhause rund 1.760.000 Meilen oder neun Reisen zum Mond absolviert; beim Einlaufen in den Heimathafen Brest am 27. Mai 2010 kannte der Jubel keine Grenzen. Doch bevor die begeisterten Massen ein letztes Mal an Bord durften, stand dem Kommandanten noch die schwere Aufgabe bevor, die Maschine für immer herunterzufahren. „Ich erinnere mich, als wäre es heute", nickt Patrick Augier. „Nach dem Einlaufmanöver zögerte ich einige Minuten, das schicksalsschwere Kommando zu geben. Ich blickte in die Augen des Leitenden Ingenieurs; dann schickte ich ihn hinunter zur Maschine, um sicher zu sein, dass alles bereit war.

**Am 7. Juni 2010 wurde das Schiff offiziell aus der Liste gestrichen. Das physische Ende der „alten Dame" vollzog sich nüchtern und unter Beisein der Experten und Umweltschützer**

Um Punkt 15:15 Uhr gab ich den Befehl „Terminées barres et machines" (Ruder und Maschinen stopp). Als hätte ich die *Jeanne* umgebracht, entwich zischend der Dampf aus den Kollektoren. Die Maschine, die ich so gut kannte und die mich unter schwierigen Bedingungen vor Kap Horn oder im Sankt-Lorenz-Strom nie im Stich gelassen hatte, schwieg für immer." Am 7. Juni 2010 wurde die *Jeanne d'Arc* offiziell aus der Liste gestrichen und bekam die Rumpfnummer Q860. Das physische Ende der alten Dame vollzog sich nüchtern unter den gestrengen Augen der Fachleute und Umweltschützer.

Im Oktober 2014 schleppte man sie nach Bordeaux zu einer Recyclingfirma, wo sie 2016 innerhalb von sechs Monaten bis auf das letzte Stück Stahlblech zerlegt wurde. Eine Antriebswelle, ein Propeller und ein Anker waren alles, was an größeren Erinnerungsstücken bewahrt wurde; der Schrott ging zur Wiederverwertung ins Baskenland.

Admiral Augier ist heute an Land tätig. Vermisst er die See? „Es reizt mich nicht mehr, auf einem Kriegsschiff als Passagier zur See zu fahren. Ich möchte die Eindrücke aus meiner Kommandantenzeit in Erinnerung behalten, mit all den besonderen Gerüchen und Geräuschen der *Jeanne d'Arc*." ⚓

ERPROBUNG UND EINSATZ VON LUFTTORPEDOS BEI DER WEHRMACHT

# Fliegender Aal

**Die deutschen Torpedoflieger erzielten während des Krieges einige Erfolge. Doch bevor es so weit war, musste man die Aale erst „flugtauglich" machen. Der Militärfotograf Alexander Stöcker hat ein seltenes Bild-Konvolut hinterlassen, das die aufwendige Entwicklungsarbeit illustriert**

Von Rolf Stünkel

Schon kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges stellte sich heraus, dass die Heinkel He 59 als Torpedobomber ungeeignet war. So schwenkte das Reichsluftfahrtministerium auf die He 115 um, die bereits 1938 erste entsprechende Tests bestanden hatte. Als Waffe waren der etwa 750 Kilogramm schwere, 40 Knoten schnelle Lufttorpedo (LT) F 5 und ein etwa 100 Kilogramm schwererer, ähnlich leistungsstarker italienischer Torpedo vorgesehen. Sie besaßen Aufschlag- und magnetische Abstandszünder. Der Pilot warf sie typischerweise in etwa einem Kilometer Entfernung vom Ziel aus einer Höhe von 40 Metern ab, wobei das Flugzeug maximal 180 km/h schnell flog. Die Heinkel He 115 konnte (bis auf die reine Torpedo-Eismeer-Version He 115 C 4) bis zu 500 Kilogramm Bombenlast, eine Luftmine LM A oder einen Lufttorpedo LT F 5 tragen.

## Bis zuletzt im Einsatz

Als Torpedoträger kamen He 115 A, He 115 B-1, He 115 B-2, He 115 C-1 und He 115 C 4 zum Einsatz, von denen sich einige auf den Kriegsschauplätzen bewährten – zum Beispiel im Sommer 1940 bei Angriffen auf englische Geleitzüge vor der schottischen Ostküste, im Juni 1941 beim Angriff auf die Sowjetunion von Finnland aus oder bei Einsätzen gegen feindliche Geleitzüge, die Murmansk ansteuerten. Die He 115 wurde im Laufe des Krieges schrittweise durch andere Torpedobomber ersetzt und flog zuletzt im Oktober 1944 in dieser Rolle.

Nun herrschen auf Booten und Schiffen gänzlich andere Ziel- und Abwurfbedingungen als an Bord eines Flugzeuges. Um die Torpedos entsprechend anzupassen, schuf man spezielle Einrichtungen an der Torpedoversuchsanstalt (TVA) Eckernförde, wo zivile und militärische Spezialisten an ins-

Fotos: A. Stöcker/H. Schaller

**FLIEGENDER AAL:** Torpedo-Bomber waren im Zweiten Weltkrieg ein üblicher Anblick. Der Weg dorthin war jedoch kniffliger, als man gemeinhin glaubt. Hiervon zeugen die noch nie veröffentlichten Fotos von Alexander Stöcker

**NUN WIRD ES ERNST:** Der Übungskopf des Torpedos ist abgenommen worden; an seiner Stelle wird der für den Ernstfall bestimmte sogenannte Gefechtskopf angesetzt

**IN DER TORPEDOWERKSTATT:** Der Mechanismus der vom Einschießen zurückkommenden Torpedos wird sorgfältig geprüft; etwa aufgetretene Mängel werden beseitigt

**FETTIGES ESSEN:** Mithilfe einer besonderen Vorrichtung, des sogenannten Torpedo-Stadtrohrs, erhält der „Aal" seine „Nahrung" aus Pressluft, Öl und Spiritus

**TORPEDO-EINSCHIESSEN:** Da die Lufttorpedos ebenso wie die von der Marine verwendeten sehr komplizierte und empfindliche Geräte darstellen, muss jeder „Aal“ mehrmals eingeschossen werden, bevor er frontverwendungsfähig ist. Zu diesem Zweck trägt er einen sogenannten Übungskopf, der im Gegensatz zum Gefechtskopf keinen Sprengstoff enthält. Eingeschossen hat man sie nicht durch Abwurf aus der Luft, sondern von den üblichen Torpedorohren aus, wie sie sich auf Torpedobooten und anderen Kriegsschiffen befinden. Der Schießstand, auf dem diese zum Einschießen von Torpedos dienenden Rohre stehen, kann geflutet werden, sodass nach Wahl über oder unter Wasser geschossen werden kann. Der schussbereite Lufttorpedo wird zum Probeschuss in das Rohr eingeführt

gesamt fünf Standorten arbeiteten: der TVA Eckernförde (heute: Wehrtechnische Dienststelle 71 der Bundeswehr); der TVA Eckernförde-Ost in Surendorf; den TVA-Außenstellen Gotenhafen, Neubrandenburg sowie Toplitzsee (Österreich) und an weiteren kleineren Dienststellen wie Sonnenstein (Pirna). Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges waren fast 10.000 Menschen, darunter auch etwa 1.000 Fremdarbeiter, in allen Liegenschaften beschäftigt.

## Kein Hexenwerk

Ein Beispiel: Die 1939 errichtete TVA-Außenstelle Gotenhafen in der Danziger Bucht (heute: Gdingen) mit dem Namen „Hexengrund“ diente von 1942 bis 1945 als Testan-

**EINE SCHWERE LAST:** Ein Flugzeugtorpedo wird zu einer startfertig an der Ablaufbahn liegenden Heinkel He 115 herangebracht

**EXPLOSIVE FRACHT:** Beladung einer He 115 mit einem Torpedo. Das gefährliche Unterwassergeschoss wird bei der Luftwaffe ebenso wie ...

... bei der Marine als „Aal“ bezeichnet

**AAL HEBT AB:** Eine He 115 wird zum Start fertiggemacht. Man erkennt den zwischen den Schwimmern festgemachten Prahm

**BEREIT ZUM START:** Eine Heinkel He 115 kurz vor dem Start an der Ablaufbahn des Fliegerhorstes

**NUR EINE ÜBUNG:** Torpedoabwurf – links ist das Zielschiff sichtbar, rechts die durch den Aufschlag des Torpedos emporgerissene Wassersäule, darüber das Flugzeug vom Baumuster Heinkel He 115

Am 24. Januar 1938 ist in der Eckernförder Bucht in Richtung 72° rw. auf 54° 29' 29,5" N., 9° 57' 31" O.

**ein Torpedo verloren gegangen.**

Der Wind war z. Zt. SW. in Stärke 7.

Wer diesen Torpedo bei der unterzeichneten Behörde abliefert oder dieser mitteilt, daß der Torpedo aufgefunden ist und abgeholt werden kann, erhält, wenn dies innerhalb der ersten Woche nach Bekanntgabe des Verlustes erfolgt, eine Belohnung von 875,— RM., nach weiteren 2 Wochen, also 3 Wochen nach Bekanntgabe 525,— RM. und später nur noch 200,— RM.

**Torpedoversuchsanstalt Eckernförde.**

**KANN JA MAL PASSIEREN:** Mittels einer Annonce sucht die TVA nach einem verloren gegangenen Torpedo und verspricht 875 Reichsmark Finderlohn

**WIEDERVERWERTET:** Das Fangboot nimmt den aufgetauchten Übungstorpedo an Bord; ein weiteres Exemplar liegt bereits an Deck des Bootes

lage für Torpedos der deutschen Luftwaffe. Der Standort gehörte truppendienstlich und disziplinarisch zum Technischen Amt (TA) im Reichsluftfahrtministerium (RLM) und innerhalb der Wehrmacht zum Luftgaukommando I in Königsberg. Ab Mai 1944 unterstand er der Erprobungsstelle See in Travemünde.

## Eine gute Tat zum Schluss

Der „Hexengrund" besaß ein großes u-förmiges Gebäude in der Bucht, ausgestattet mit einem Beobachtungs- und Befehlsturm. Es verfügte über zwei 1,5 Meter breite, vier Meter tiefe Abschussschächte für Torpedos. Die verschossenen Torpedos wurden von einem Netz zwischen kleineren Gebäuden in der Bucht aufgefangen. Zum Test von Luft- und Gleittorpedos standen einige speziell modifizierte Jagdflugzeuge (Jagdbomber) vom Typ Focke-Wulf Fw 190 auf dem benachbarten Fliegerhorst Hexengrund bereit.

Die Wehrmacht betrieb die Versuchsstation noch bis zum Frühjahr 1945, ehe man sie ab April nutzte, um Flüchtlinge und Verwundete über die Ostsee zu evakuieren. Noch kurz vor Einnahme des Geländes durch die Sowjets konnten das Schnellboot-Begleitschiff *Tsingtau* und weitere Einheiten in der Nacht zum 5. Mai 1945 rund 3.500 Menschen in Sicherheit bringen. ⚓

110 JAHRE UNTERGANG DER *TITANIC*

# Champagner, Squash und Torten

**Die *Titanic* setzte viele Maßstäbe, stach jedoch insbesondere durch einen Bereich hervor: einen noch nie dagewesenen Komfort, der allerdings seinen Preis hatte**

Von André Sonnenwald

Im April 2022 jährt sich der Untergang des berühmtesten Passagierschiffes aller Zeiten zum 110. Mal. Kaum ein anderes Gefährt, abgesehen von den Kriegsschiffen natürlich, dürfte derart viele Etikette am stählernen Leib getragen haben: unsinkbar, luxuriös, schnell etc. Tatsächlich erfüllte die *Titanic* zahlreiche Superlative. So galt sie als das größte Schiff ihrer Zeit, obwohl sie sich diesen Titel streng genommen mit der baugleichen *Olympic* teilen musste, die bereits 1910, also ein Jahr vor der *Titanic,* vom Stapel gelaufen war. Die *Titanic* brachte allerdings rund 1.000 BRT mehr auf die Waage als ihr Schwesterschiff.

Das hervorstechendste Merkmal aber war der für seine Zeit ungewöhnlich hohe Komfort. Diesem Anspruch ordnete die Reederei alles andere unter, auch die Geschwindigkeit. So war die *Titanic* mit ihren bescheidenen 21 Knoten keineswegs ein potenzieller Anwärter auf das „Blaue Band", wie vielfach kol-

**STOLZ DER WHITE STAR LINE:** Die *Titanic* bot einen noch nie da gewesenen Luxus – und überraschte vor allem in einem Bereich, den man gemeinhin kaum mit ihr in Verbindung bringt

Foto: Giancarlo Costa/Bridgeman Images

**DER KOLOSS ENTSTEHT:** Die *Titanic* im Thompson-Trockendock in Belfast. Das Trockendock war das größte seiner Zeit

Foto: Prismatic Pictures/Bridgeman Images

portiert wird. Die vergleichsweise mäßige Reisegeschwindigkeit verringerte dafür aber die Vibrationen, die die Passagiere womöglich als störend empfunden hätten.

Wie ernst es die Reederei mit ihrem Ziel nahm, die Atlantiküberfahrt vom Seelenfänger-Klischee zu befreien, zeigt bereits die zu Unrecht gescholtene dritte Klasse der *Titanic*. Bei deren Anblick mag es uns heute schütteln, doch bot sie in Wahrheit mehr Platz, Komfort und vor allem bessere hygienische Bedingungen als die gewöhnlichen Arbeiterbehausungen in Berlin oder London zu jener Zeit. Der größte Teil der „Drittklässler" war in Kabinen untergebracht, die sechs, vier oder zwei Personen fassten, und allein das war ein echter Meilenstein im Vergleich zu den riesigen Gemeinschaftsunterkünften anderer Schiffe, in denen man die ärmeren Atlantikfahrer für gewöhnlich einpferchte. Es gab einen Speisesaal, einen Aufenthaltsraum, eine Freifläche im Heckbereich und sogar einen Rauchersalon. Sogar an Badewannen hatte man gedacht.

## Teurer Luxus

Dieser ungewöhnlich hohe Komfort hatte allerdings seinen Preis: Die „günstigste" Fahrkarte kostete drei Pfund Sterling, das entspricht etwa 413 Euro nach heutiger Kaufkraft. Das klingt überschaubar, doch muss man bedenken, dass das Durchschnittseinkommen in Großbritannien zu

**SEEBÄR:** Kapitän Edward John Smith (1850–1912) galt als überaus erfahren. Vor der *Titanic* hatte er bereits deren Schwesterschiff, die *Olympic*, kommandiert

Foto: picture-alliance/United Archives/ Archiv Carl Simon

**IN ZU GERINGER ZAHL:** Die Besatzung befestigt die Rettungsboote an Bord der *Titanic*

Foto: picture-alliance/United Archives/ Archiv Carl Simon

**HIER LÄSST MAN DEN TAG AUSKLINGEN:** Der Gesellschaftsraum der ersten Klasse besaß eine Eichenvertäfelung und einen elektrischen Wandkamin

**MEHR ALS NUR STUFEN:** Das repräsentative große Treppenhaus verband nicht nur die Decks, es gehörte auch zu den Markenzeichen des Schiffes

Fotos (4): picture-alliance/United Archives/Archiv Carl Simon

**STILLE STATT SEKT:** Der Lese- und Schreibsalon diente auch als Rückzugsort für Menschen, die die Ruhe vorzogen

jener Zeit etwa 51 Pfund betrug – jährlich. Die Passagiere der dritten Klasse dürften somit zu den besser verdienenden Arbeitern gehört haben. Die Zwei-Bett-Kabine schlug übrigens mit stolzen acht Pfund zu Buche (1.100 Euro).

## An alles gedacht

Ein echter Geheimtipp war die zweite Klasse. Kabinen gab es wahlweise für zwei oder vier Personen. Sie boten jeweils eine Waschgelegenheit, was für diese Zeit in dieser Klasse so ziemlich einmalig gewesen sein dürfte. Insgesamt war die Kabine geräumiger als ihr Pendant in der dritten Klasse und verfügte unter anderem über einen Gepäckschrank. Außerhalb der Schlafstatt standen ein Aufenthaltsraum und ein Rauchersalon zur Verfügung, die allerdings im Vergleich zur dritten Klasse edler eingerichtet waren. Passagiere der zweiten Klasse hatten zudem

**MIT STIL DINIEREN:** Der Speisesaal der ersten Klasse war der größte Raum, den es bis dahin jemals auf einem Schiff gegeben hat

Foto: United Archives/Carl Simon/Bridgeman Images

**SPITZMARKE FETT:** Auch das Oberdeck geizte nicht mit Komfort – Passagiere der zweiten und dritten Klasse hatten hier keinen Zutritt

**FÜR TABAK-FREUNDE:** Der Rauchersalon der ersten Klasse besaß sogar einen Echtfeuerkamin Fotos (2): Prismatic Pictures/Bridgeman Images

**GANZ EUROPA AN BORD:** Das Café Parisien hatte man im Stil eines französischen Straßencafés gestaltet

**MODERNE TECHNIK:** Die in der Nacht auf den 15. April empfangenen und gesendeten Funksignale sind neuesten Forschungen zufolge von magnetischen Stürmen beeinflusst worden; rechts zwei von insgesamt nur 20 Rettungsbooten bzw. Pinassen

Fotos: picture-alliance/akg-image; picture-alliance/United Archives/Archiv Carl Simon

Zugang zum Außendeck. Das erklärt im Übrigen auch, warum die Überlebenschance in der ersten und zweiten Klasse höher war: Die Passagiere dieser beiden Klassen kamen schlichtweg leichter an die Rettungsboote heran. Der Preis für die zweite Klasse betrug zwölf Pfund (1.651 Euro).

## Großes Freizeitangebot

Das große Wahrzeichen, das alles überragende Alleinstellungsmerkmal der *Titanic,* war allerdings die erste Klasse. Dabei unterschieden sich die „günstigsten" Kabinen der ersten kaum von denen der zweiten. Die Innenausstatter hatten hier lediglich verschämt Teppiche ausgelegt, um den hohen Preisunterschied zu rechtfertigen. Wegen der Kabine buchte allerdings niemand eine Mitfahrgelegenheit auf der *Titanic*.

Der wahre Clou war das Freizeitangebot der ersten Klasse, das für diese Zeit schlichtweg überwältigend war. So konnten die Passagiere in einem beheizbaren türkischen Bad planschen und Squash spielen. Und wer seine Muskeln darüber hinaus noch malträtieren wollte, der ging in den Gymnastikraum. Wer danach erst mal wieder zu Kräften kommen musste, konnte in einem Luxusrestaurant à la carte speisen. Betreiber war Luigi Gatti, der sich an Bord befand und den Untergang nicht überleben sollte.

Darüber hinaus hatten Passagiere der ersten Klasse die Möglichkeit, in einem der beiden Verandacafes Platz zu nehmen, die einen hübschen Ausblick auf das Promenadendeck und das Meer boten. Bemerkenswert ist, dass die Konstrukteure darauf achteten, den wohlhabenden Passagieren Rückzugsmöglichkeiten und somit mehr Privatatmosphäre zu gewähren, als es bis dahin üblich war, so etwa in den Bibliotheken oder im Rauchersalon.

Wer es hingegen darauf anlegte, andere zu sehen und selbst gesehen zu werden, war gut beraten, den Empfangssalon aufzusuchen, in dem auch die Bordkapelle regelmäßig aufspielte. Eine Fahrkarte für die erste Klasse kostete satte 30 Pfund, und auch das nur für die günstigeren Kabinen. 30 Pfund entsprechen heute etwa 4.128 Euro (ein Flug in der First Class nach New York kostet heutzutage interessanterweise in etwa genauso viel).

Das Nonplusultra der ersten Klasse waren die beiden Suiten, die jeweils sozusagen ein Schiff innerhalb des Schiffes darstellten. Die Luxuspassagiere durften hier die Vorzüge eines eigenen Badezimmers genießen und darüber hinaus zwischen zwei Schlafzimmern wählen. Es gab einen eigenen Ankleideraum und sogar ein eigenes, beheizbares (!) Promenadendeck. Der Preis: 870 Pfund Sterling – das entspricht aktuell immerhin 120.000 Euro.

Die *Titanic* versank in den frühen Morgenstunden des 15. April 1912, nachdem sie mit einem Eisberg kollidiert war. Das tragische Ende des Luxusliners, den manche gar für unsinkbar gehalten hatten, schuf einen Mythos, der auch nach 110 Jahren nichts von seiner Faszination verloren hat. ⚓



**GEBAUT IN IRLAND:** „Die größten Dampfschiffe der Welt" – mit diesen Worten bewirbt die Reederei ihre Luxusliner auf diesem Plakat

Foto: Archiv *Schiff Classic*

## PEKING

*Der „Hamborger Veermaster" ist wieder da, wo er herkommt und hingehört: in Hamburg. Die 1911 vom Stapel gelaufene Viermast-Stahlbark der Reederei F. Laeisz hat eine bewegte Geschichte hinter sich und lag jahrzehntelang an der Pier des South Street Seaport in New York. 2015 erging der Beschluss, die Peking zurückzuholen und für das Hafenmuseum Hamburg zu restaurieren. Unbedingt ansehen! www.hafenmuseum-hamburg.de*

Foto: picture-alliance/Bodo Marks

# Vier Trümpfe

**Sie sehen fantastisch aus und begeistern die Menschen: zu guter Letzt eine kleine Präsentation wunderschöner, rundum gelungener Schiffe mit großer Tradition**

## SEDOV

*In Kiel 1921 als Magdalena Vinnen II gebaut und lange in See, fährt die traumhafte Viermastbark heute unter russischer Flagge. Sie ist Segelschulschiff für Kadetten, aber auch eine Art Ausflugsschiff, denn Interessierte können sich als aktiver Teil der Besatzung einschiffen. www.ivent-sailing.com*

Foto: p-a/TASS/Yuri Smityuk

## CAP SAN DIEGO

*Ein Schiff der Superlative, denn die 1961 vom Stapel gelaufene Cap San Diego ist das größte betriebsfähige Museumsfrachtschiff der Welt. Wer an Bord geht, spürt, riecht und fühlt die große Zeit der Frachtschifffahrt. Ein Besuch der Cap San Diego, die bis in die 1980er-Jahre im Liniendienst mit Südamerika stand, ist für jeden Schiffsfreund absolute Pflicht: www.capsandiego.de*

Foto: Interfoto/Christian Bäck

## THOR HEYERDAHL

*Der Toppsegelschoner, Baujahr 1930, mit ehemals fünf Namen ist nach dem norwegischenForscher und Abenteurer Thor Heyerdahl benannt. Ob Anfänger oder Könner: Sie sind herzlich eingeladen, mit einer leidenschaftlichen Crew die Meere zu bereisen. www.thor-heyerdahl.de*

Foto: p-a/TASS/Yuri Smityuk